Trieste - Via Silvio Pellico N. 8

Telefoni: Direzione 96321 - Redazione 93854
Cronaca 95854 - Amministrazione 93854
Pubblicità - UPI - via S. Pellico 4 - Tel. 94044

IL PICCOLO

GIORNALE DI TRIESTE

Venerdì, 27 luglio 1956

Anno LXXV — Fondazione: 1881
(Spedizione in abbonamento postale Gruppo I)
N. 3022 nuova serie — Lire 25

UNO DEI PIU' GRANDI DISASTRI MARITTIMI DEI NOSTRI TEMPI

L'«ANDREA DORIA» IN FONDO ALL'OCEANO CON LO SCAFO SQUARCIATO DALLA «STOCKHOLM»

Tra i passeggeri e il personale centinaia di feriti - Ancora impreciso il numero dei morti, che sarebbe limitato
Le conseguenze del naufragio contenute dall'abnegazione degli equipaggi delle due navi e dei piroscafi accorsi

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

New York, 26

Una boa dipinta di bianco e di rosso con una luce ed una campana che ha preso a suonare al movimento delle onde, segna la tomba dell'«Andrea Doria» inghiottita stamane, alle 10,9 (ora locale), dall'Atlantico, dopo essere stata speronata dalla motonave svedese «Stockholm» al largo della costa degli Stati Uniti. Una decina di morti, centinaia di feriti e un'operazione di soccorso che non ha precedenti nella storia della navigazione, sintetizzano il dramma vissuto per alcune ore da migliaia di persone sullo oceano.

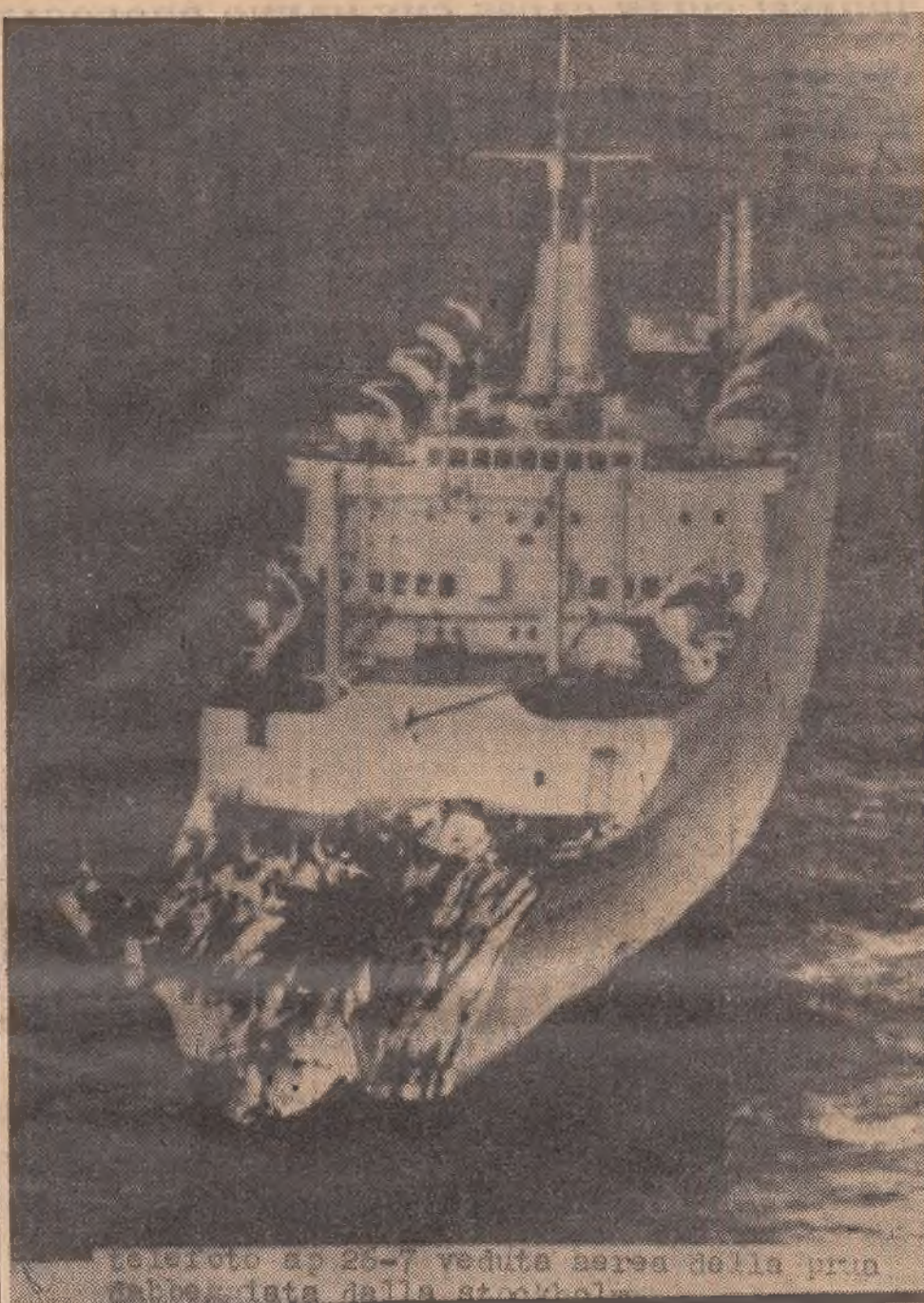
Il transatlantico «Andrea Doria» con a bordo 1135 passeggeri, tra cui novecento emigranti, e 560 membri di equipaggio, entrava in fitti banchi di nebbia nel pomeriggio di ieri, quando lungo la Corrente del Golfo s'inseriva un anticiclone meridionale. Le condizioni del mare non erano avverse. La navigazione proseguiva regolarmente con mare di fianco. Il comandante Piero Calamai era sul ponte di manovra fin dalla prima serata. Sistematicamente, ad interruzioni regolari, s'alzava l'ululato della sirena di bordo, reso più intenso dalla lenta espansione del suono attraverso la nebbia che si andava sempre più addensando.

Il «Doria» era diretto a New York, dove sarebbe dovuto giungere alle ore 9 di stamane. Durante la notte, a circa 45 miglia marine dall'isola di Nantucket, al largo del Massachusetts, è stato colpito sulla fiancata di dritta ed ha subito, immediatamente, un pauroso sbandamento. Si afferma che a bordo pochi secondi prima della collisione si sono sentite alcune grida provenienti dai ponti, ma soffocate subito dallo urlio lacerante delle sirene e dall'immediato boato della collisione e delle lacerazioni delle strutture spezzate sotto il contorcimento di una immante pressione, mentre la nave s'inclinava sul fianco destro.

Tra l'urlio lacerante delle sirene era comparsa a pochi metri, spettrale per le filacciosità della nebbia dalla quale usciva, la prua di un'altra nave di grosso tonnellaggio, la motonave svedese «Stockholm», che si incuneava violentemente nella fiancata dell'agile transatlantico italiano, sfondando i ponti sino al secondo livello e proseguendo nel dilaniamento finchè il telegrafo non dava in macchina l'ordine perentorio di «Tutta forza indietro». Questo si è appreso dai primi superstiti interpellati. La «Stockholm» era invece partita ieri mattina da New York ed era diretta verso Copenaghen. Essa quindi avrebbe speronato il «Doria» mentre lo superava in velocità.

Dopo pochi secondi dal terribile schianto, la radio interna di bordo intercalandosi con le suonerie di allarme, ha preso ad ammonire i passeggeri alla calma e li ha invitati a portarsi senza esitazione sui ponti, seguendo le indicazioni del sistema di salvataggio, recando ognuno il proprio salvagente ed abbandonando ogni altra cosa nelle cabine. Alle 11.25 il «Doria» per primo dava il segnale di «S.O.S.» seguito subito dopo dalla «Stockholm». Cinque minuti dopo la «Stockholm» invitava l'«Andrea Doria» a mettere in mare le proprie scialuppe di salvataggio, dicendosi in grado di poter manovrare per il ricupero dei naufraghi. Però le scialuppe del «Doria» erano inutilizzabili, poichè quelle di dritta erano state in parte sconnesse ed in parte asportate nella collisione, mentre quelle di sinistra non potevano essere calate poichè, per la inclinazione della nave, esse erano riverse verso la parte interna del ponte.

Prima delle 0.30 s'iniziava il trasbordo dei passeggeri sulla «Stockholm», mentre in una sequenza serrata annunciavano progressivamente il loro arrivo la nave statunitense da trasporto «Cape Ann» ed il transatlantico francese «Ile de France», proveniente da New York e diretto a Le Havre. Sul luogo della collisione arrivava anche una nave da trasporto della Marina americana il «William Thomas». La «Stockholm» chiedeva intanto l'immediato intervento di elicotteri per prelevare tre feriti gravi tra i suoi passeggeri.

Le operazioni di trasbordo sono state rese più difficili dalla pesante coltre di nebbia che rendeva impossibile la visibilità. Sullo specchio d'acqua le scialuppe hanno incominciato a muoversi sotto i fasci di luce dei riflettori delle navi che tuttavia davano una lattiginosa opacità alla nebbia, senza stabilire riferimenti esatti. Lo arrivo dell'«Ile de France» avvenuto poco dopo le 2 della notte, ha accelerato il ritmo di ricupero. Successivamente varie altre navi di vario tonnellaggio giungevano sul posto. Lo sbandamento del «Doria» diveniva sempre più preoccupante, mentre la radio di bordo affievoliva i suoi segnali e le luci si attutivano in seguito all'allagamento dei locali delle macchine e alla progressiva avaria dell'impianto elettrico.

L'«Andrea Doria» chiedeva alle 2.30 assistenza medica; specie per i casi di choc tra i passeggeri e per i feriti tra l'equipaggio. Alle 3.20 tutti i passeggeri erano stati sgomberati dalla nave e dopo circa mezz'ora veniva iniziato il trasbordo dell'equipaggio. Il capitano Piero Calamai rimaneva a bordo con undici volontari dell'equipaggio. Dopo poco, altri nove uomini ritornavano con una barca di salvataggio, per cooperare all'opera di emergenza e di sostentamento della nave.

Appena captati i drammatici «S.O.S.» dai porti vicini partivano alcuni rimorchiatori e battelli attrezzi per tentare, se possibile, di provvedere alle prime opere che potessero dare alla nave la possibilità di essere presa a rimorchio e portata verso i più vicini banchi, onde arenarla. La profondità del mare, sul luogo dove il «Doria» si presentava inclinato di ben 45 gradi, con l'acqua a livello del primo ponte, era di 75 metri. L'«Ile de France» riceveva e ritrasmetteva al capitano Piero Calamai la comunicazione del Ministro della Marina Mercantile italiana Cassiani, che ordinava di abbandonare la nave, in caso di necessità.

Verso le 9.30 di stamane si determinava, improvvisamente, una ripresa continua, anche se lenta, di affondamento. Poco prima delle 10 andava in immersione anche il secondo ponte. Il capitano Piero Calamai con i venti uomini rimasti con lui a bordo, hanno allora abbandonato la nave buttandosi in mare perchè l'inclinazione era talmente forte che non potevano più nemmeno usare una delle scale «biscagline». Sono stati subito raccolti da un mezzo della guardia costiera, l'«Evergreen». Pochi minuti dopo che il battello si era distaccato, il «Doria» s'immergeva di prua infilandosi nel mare, le pale immobili del timone e delle eliche volte verso il cielo, e scompariva fra le onde verso un fondo che varia dai 50 ai 75 e ai 100 metri di profondità.

Ecco gli ultimi istanti del gigante secondo i messaggi trasmessi dal comandante in rapida, drammatica sequenza: «Ci incliniamo rapidamente». «Impossibile tentare il rimorchio». «Impossibile tentare qualsiasi manovra». «Affondiamo». «Ci portiamo a poppa».

Qualche tempo dopo la radio dell'«Evergreen» trasmetteva alle navi in ascolto e alle stazioni della zona: «Ormai affiora soltanto la poppa». «Affonda». Infine l'epilogo del dramma: «Motonave «Andrea Doria» affondata in 225 piedi d'acqua (profondità circa 70 metri) alle 10.09 antimeridiane». In quel momento, la nave che con la gemella «Cristoforo Colombo» costituiva l'orgoglio della rinata Marina mercantile italiana scendeva inesorabilmente negli abissi dell'oceano. Stazzava 29.100 tonnellate. Era entrata in servizio tre anni fa e stava compiendo la sua 101.ma traversata.

Un giornalista americano che ha sorvolato a bordo di un apparecchio dei servizi guardacoste l'«Andrea Doria», poco prima che affondasse, ha fatto una sommaria impressionante descrizione della scena. Poco prima di colare a picco l'inclinazione della nave aveva raggiunto i 65 gradi circa. Numerosi rottami galleggiavano intorno allo scafo che ben presto, verso le 10 circa, è cominciato ad affondare a vista d'occhio. Grandi getti di vapore si sprigionavano dai fianchi e una miriade di rottami veniva proiettata in aria. Ad un tratto la nave si è impennata con la poppa; per circa tre o quattro minuti è restata immobile, con le eliche che emergevano per parecchi metri dal pelo dell'acqua. All'improvviso l'«Andrea Doria» si è inabissato, provocando un grande gorgo per alcuni minuti, mentre l'acqua si colorava di varie tinte. Dopo aver lasciato il luogo della sciagura, l'apparecchio ha sorvolato il transatlantico svedese «Stockholm», dalla cui prua gravemente danneggiata pendono travi d'acciaio e brandelli di lamiere contorte.

Il numero dei morti è ancora imprecisato: sembrava in un primo momento che esso fosse limitato a quattro persone, ma successive testimonianze rivelavano che le vittime sarebbero almeno una decina, sei fra i passeggeri dell'«Andrea Doria» e tre fra i membri dell'equipaggio. Non si sa se a bordo della «Stockholm» ci sia un morto solo o due fra i marinai. L'imprecisione di questi dati è comprensibile: fino a quando non saranno arrivate a New York tutte le navi che hanno concorso al salvataggio, un calcolo definitivo non sarà possibile. I numerosi feriti che si contano — si parla di «centinaia» — hanno riportato per la maggior parte fratture ossee in seguito all'urto violentissimo che li ha scaraventati fuori dalle cuccette.

Quattro delle cinque persone gravemente ferite, tra cui una bambina, trasportate all'isola di Nantucket da un elicottero che le aveva prelevate dalla «Stockholm», sono state successivamente trasferite a un ospedale di Boston. All'ospedale bostoniano è stato reso noto che si tratta di tre uomini dell'equipaggio della «Stockholm» e precisamente di Lars Falk di 20 anni, di Wilhelm Gustavsson di 48 anni e di Arne Smedberg di 36 anni. Falk e Gustavsson sono in stato di incoscienza e hanno riportato fratture e ferite al capo. La bambina non è stata ancora identificata. Anch'essa ha ferite alla testa e non ha ripreso i sensi. Si ritiene che la bambina si trovasse tra i passeggeri dell'«Andrea Doria». Il quinto dei feriti gravi trasportati dall'elicottero all'isola di Nantucket è deceduto. Si tratta di un membro dell'equipaggio della nave svedese, Alf Johansson.

La «Stockholm» è attualmente in rotta per New York a velocità limitatissima con a bordo 425 naufraghi del «Doria». Due vedette guardacoste americane seguono da vicino la motonave, pronte a intervenire in caso di necessità.

L'arrivo a New York è previsto per domani sera. Al momento del sinistro, la «Stockholm», che stazza 12.644 tonnellate, aveva a bordo 568 passeggeri e circa duecento uomini di equipaggio.

La notizia della collisione ha profondamente impressionato la cittadinanza newyorkese. Già dalle prime ore del mattino ai moli di Brooklyn, a quelli della guardia costiera ed a quelli della Compagnia «Italia» si è andata ammassando una folla di parenti, amici e conoscenti tanto dei passeggeri dell'«Andrea Doria» che di quelli della «Stockholm». I giornali sono usciti in edizioni straordinarie definendo lo speronamento dell'«Andrea Doria» la massima sciagura marittima dei nostri tempi. Solo la massiccia e tempestiva azione di soccorso messa in atto con tutti i mezzi ha ridotto al minimo la perdita di vita umane impedendo il rinnovarsi della terrificante tragedia del «Titanic», che nel 1912, squarciato da una montagna di ghiaccio, sprofondò negli abissi con 1500 persone. Soltanto 690 sopravvissero al disastro.

Leo Rea

(Radiotelefoto al «Piccolo»)

La gravità dello speronamento può essere misurata dalla prua della «Stockholm» ridotta a un ammasso di ferro contorto. La fotografia è stata presa da un aereo giunto sul posto

DICHIARAZIONI DEL MINISTRO CASSIANI

Si è aperto un vuoto che sapremo colmare

Nobile telegramma del Presidente Gronchi

Roma, 26

L'impressione suscitata a Roma e in tutto il paese dalla notizia dell'affondamento dell'«Andrea Doria» è enorme. Appena informato del grave disastro, il Presidente della Repubblica ha inviato il seguente telegramma al Ministro della Marina mercantile, on. Cassiani. «Notizia affondamento «Andrea Doria» colpisce dolorosamente Nazione italiana che considerava la bella nave uno dei simboli più espressivi della sua ricostruzione. Il valoroso comportamento del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio conferma le nobili tradizioni della Marina italiana. Pregola rendersi interprete del cordoglio della Nazione e mio personale presso i dirigenti della società armatrice».

Il Presidente del Consiglio on. Segni, ha dichiarato dal canto suo che «il Governo italiano, nell'associarsi allo sgomento e al cordoglio di tutto il paese, esprime la sua commossa solidarietà alle famiglie delle vittime e sente il dovere di manifestare la sua gratitudine per l'ammirevole opera di salvataggio svolta dal coraggioso equipaggio dell'«Andrea Doria» e dalla tempestiva opera di soccorso prestata con tradizionale slancio di solidarietà dalle navi delle diverse Marine immediatamente accorse, opera veramente straordinaria che ha permesso di trarre in salvo una moltitudine di vite umane».

A Genova il presidente della Società «Italia», ing. Linch, ha detto ai giornalisti: «Siamo con il cuore affranto per la disgrazia che ha colpito la nostra flotta, ma non ci lasceremo abbattere dalla sciagura. Fin da ora dedichiamo tutte le nostre energie per risolvere i problemi immediati, e mettere le basi per i provvedimenti futuri».

In serata il Ministro Cassiani ha fatto alla televisione alcune dichiarazioni sulla grave sciagura. «Con la perdita dell'«Andrea Doria» — egli ha detto — si apre un vuoto. Il lavoro e la tecnica italiani sapranno colmarlo rapidamente: è un dovere al quale siamo chiamati e che assolveremo».

(Radiotelefoto al «Piccolo»)

Ultimo istante del dramma: l'«Andrea Doria» affonda rapidamente dopo dieci ore di agonia e di incerte vicende

IN SALVO DOPO LA TERRIBILE AVVENTURA SULL'ATLANTICO

Sbarcano i primi naufraghi dall'«Ile de France» a New York

Testimonianze drammatiche dalla viva voce dei superstiti
Fra i morti il giornalista Camillo Cianfarra e i suoi due figli

New York, 26

Il transatlantico francese «Ile de France» con a bordo 758 superstiti della «Andrea Doria», è giunto nel porto di New York alle 17 (ora locale, corrispondente alle 22 italiane). Il transatlantico ha trasportato i naufraghi a New York in poco più di 12 ore dal momento del salvataggio. Appena attraccato alla banchina, dal transatlantico sono stati immediatamente sbarcati venti feriti gravi.

Mentre il transatlantico francese si avvicinava lentamente al molo 88, nel porto, i naufraghi tratti in salvo guardavano in silenzio la folla in attesa, che alternava periodi di mutismo pauroso ad urla di gioia per la fine dell'incubo. Sul molo, trasformato in attrezzatissimo centro di soccorso, tutto era pronto per accogliere, vestire e curare i superstiti della tragedia. I naufraghi sono scesi lentamente dalla nave ad uno per volta, solo raramente a gruppi di due o tre. Molti erano a piedi nudi o con calzature di fortuna, moltissimi in indumenti notturni macchiati di olio, alcuni vestivano indumenti di emergenza avuti a bordo dell'Ile de France». Buona parte dei naufraghi hanno riportato ustioni o ferite soprattutto alle mani, scivolando lungo le scale di corda dell'«Andrea Doria» per imbarcarsi sulle scialuppe di salvataggio.

Da quanto narrato dai superstiti è emerso che l'improvvisa collisione ha gettato quasi tutti a terra, compresi i membri dell'equipaggio. Vi è stato un cozzo spaventoso — affermano i testimoni — e quindi uno stridio di metallo su altro metallo, mentre scintille si levavano dalle lamiere delle due navi che si schiacciavano l'una contro l'altra. Dai circuiti elettrici dell'«Andrea Doria» si è levato del fumo spesso, in alcuni settori della nave, sebbene tutto ciò sia finito ben presto senza che si verificasse alcun incendio.

Vi è stato del panico soltanto nei primi momenti e tutti i passeggeri hanno avuto parole di ammirazione e di gratitudine per molte persone rimaste sconosciute che hanno promosso la recita di preghiere, hanno improvvisato cori, hanno intonato canzoni popolari italiane, ed hanno iniziato tra gruppi di persone amichevoli conversazioni su argomenti spiritosi per cercare di riportare la calma. Si sono avuti reciproci scambi di lodi per atti di coraggio. Un marinaio di 25 anni dell'«Ile de France», che ha vogato per sei ore in una scialuppa aiutando i naufraghi a raggiungere il transatlantico francese, ha riassunto i sentimenti generali dichiarando: «Ognuno è un eroe in una notte come questa».

Uno dei superstiti, il dott. Peterson, ha riferito che nella collisione fra la nave italiana e la nave svedese sono morti Camillo Cianfarra, corrispondente dalla Spagna del «New York Time», ed i suoi due figli. Anche la moglie del Peterson è deceduta. Il dott. Peterson ha raccontato che sua moglie è morta schiacciata tra le lamiere. «Non sono stato in grado di liberarla — ha detto —; il suo corpo è andato a picco con la nave». Nella cabina a fianco della sua, Peterson ha visto i tre Cianfarra morti. La signora Cianfarra è stata salvata dopo alcune ore di sforzi dai marinai della nave, riusciti a liberarla dal groviglio di lamiere e legname in cui era rimasta prigioniera. Probabilmente — ha detto Peterson — ha le gambe fratturate. La donna è stata ricoverata nell'infermeria dell'«Ile de France».

Oltre ai tre Cianfarra e alla signora Paterson, sono deceduti un medico di cui non è stata resa nota l'identità e una anziana signora che, saltata dal ponte dell'«Andrea Doria» è scomparsa tra i flutti.

Il Sindaco di Filadelfia, richardson Dilworth, che ritornava dall'Europa insieme alla moglie a bordo dell'«Andrea Doria», ha fornito altri particolari, come testimonio oculare, della sciagura.

Dilworth ha dichiarato che si era addormentato nella sua cabina, quando ebbe luogo un urto estremamente violento. Mentre alcuni passeggeri correvano nei corridoi, egli e sua moglie presero degli abiti e si affrettarono a recarsi verso il ponte superiore. Nessun panico si è verificato a bordo del transatlantico italiano. La maggior parte dei passeggeri sono scesi nei canotti di salvataggio mediante scale di corda. Donne e bambini sono stati i primi a lasciare la nave e quindi si sono messi in salvo gli uomini. Dilworth ha messo in rilievo che la calma è regnata durante tutte le operazioni di salvataggio.

Un giovane americano ha così descritto l'angoscia che ha preceduto il salvataggio in pieno oceano dei passeggeri e dell'equipaggio del transatlantico italiano: «Non dimenticherò

(continua in 2.a pagina)

(Radiotelefoto al «Piccolo»)

Come appariva l'«Andrea Doria» inclinata sul fianco destro durante le operazioni di salvataggio, prima d'inabissarsi

DALL'«S.O.S.» ALLE DIFFICILI OPERAZIONI DI SALVATAGGIO

«L'«Andrea Doria» non risponde più»

Alle 6.47 il laconico annuncio della «Stockholm»

Il drammatico e concitato intrecciarsi di radiomessaggi tra la turbonave e i piroscafi accorsi sul luogo del disastro per salvare i passeggeri

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

New York, 26

Una fittissima nebbia, abituale in questa stagione, ricopriva tutta la zona di mare che si estende tra Long Island a Terranova. Tutte le navi procedevano a velocità ridotta, ed emettendo a tratti il lugubre sibilo della sirena da nebbia, continuavano la loro rotta, quali verso New York, dove sarebbero dovute giungere nella mattinata, quali verso l'Europa, dopo aver lasciato New York qualche ora prima, ma tutte recanti a bordo turisti che ritornavano negli Stati Uniti, reduci dalle loro vacanze in Europa, o erano diretti nel vecchio Continente.

Improvvisamente, alle 23.20 ora locale un segnale di S.O.S. ha lacerato la notte. Proveniva dall'«Andrea Doria», diretto a New York. La nave era stata investita dal transatlantico di lusso svedese «Stockholm» di 12.634 tonnellate di stazza, che faceva ritorno al suo porto di attracco.

Alle 23.22 la «Stockholm» lanciava a sua volta l'S.O.S..

Qualche minuto dopo la mezzanotte la nave trasporto frutta «Cape Ann», battente bandiera americana, si trovava sul luogo del disastro. I due messaggi di soccorso erano stati captati da tutti i servizi guardacoste americani e dopo pochi minuti tutte le navi più veloci si stavano recando, a tutto vapore, verso il luogo della collisione.

La drammaticità delle ore seguite allo scontro è data dal resoconto cronologico dei messaggi radio scambiati dall'«Andrea Doria», dalla «Stockholm» e dalle navi di salvataggio.

Poco prima delle 23.15 ora locale (per l'ora italiana corrispondente, lo sbalzo è di 5 ore), si sono avuti quasi simultaneamente, come si è detto, segnali di S.O.S. dell'«Andrea Doria» e dalla «Stockholm».

Alle 23.25 la radio della guardia costiera di East Moriches (Long Island) comunicava al quartier generale di New York il seguente messaggio: «L'«Andrea Doria» e la «Stockholm» sono entrati in collisione alle ore 23.20 nel punto di latitudine 40,30 nord e di longitudine 69,53 ovest».

L'ora successiva è stata impiegata per verificare la posizione delle navi e per notificare a tutti i battelli della guardia costiera e alle navi mercantili in rotta in quella zona di correre in aiuto.

Ed ecco la successione dei messaggi:

Ore 0,21 dalla «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «Siamo fortemente danneggiati. L'intera prua è squarciata e la stiva n. 1 allagata. Dobbiamo rimanere nella nostra posizione. Se voi potete calare in mare le vostre scialuppe noi le raccoglieremo».

Ore 0,21. Risposta dell'«Andrea Doria»: *«Dovete assolutamente navigare verso di noi»*.

Ore 0.30 dal mercantile «Cape Ann»: «Siamo tra le due navi. Abbiamo due scialuppe di salvataggio».

Ore 0.45 da una nave della guardia costiera: «Siamo a 10 miglia. Abbiamo 18 scialuppe».

Ore 1.12 dall'«Andrea Doria»: *«Abbiamo bisogno di un numero maggiore di scialuppe»*.

Ore 1.13 da una nave sconosciuta che aveva raccolto il messaggio di S.O.S. della guardia costiera per l'«Andrea Doria»: «Abbiamo 12 scialuppe».

Ore 1.21 dal mercantile «Cape Ann» all'«Andrea Doria»: «Di quanto volete che ci avviciniamo ancora?».

Ore 1.24 dal «Cape Ann»: «Le nostre due scialuppe si avvicinano all'«Andrea Doria».

Ore 1.43: dall'«Andrea Doria»: *«Pericolo immediato. Abbiamo bisogno di scialuppe di salvataggio, quante più possibili. Non possiamo calare le nostre»*.

Ore 1.46. Da una nave sconosciuta all'«Andrea Doria»: «Due delle nostre scialuppe si dirigono verso di voi».

Ore 1.53. Dalla nave «Manaqui» a entrambe le navi entrate in collisione: «Ci dirigiamo verso di voi. Abbiamo due scialuppe. Arriveremo verso le 5».

Ore 1.55. Dall'«Andrea Doria» al «Manaqui»: *«Va bene, grazie»*.

Ore 2.02. Da una nave norvegese sconosciuta: «Arriveremo verso le 7».

Ore 2.03. Dalla nave «Robert Hopkins»: «Ci troviamo a 18 miglia da voi. Arriveremo entro un'ora. Abbiamo due scialuppe».

Ore 2.14. Dalla nave «Laura Marsk»: «Arriveremo tra due ore».

Ore 2.17. Dall'«Ile de France» all'«Andrea Doria»: «Siamo proprio davanti a voi».

Ore 2.20. Dall'«Ile de France»: «Abbiamo calato in mare 10 scialuppe».

Ore 2.22. Dal «Robert Hopkins»: «Arriviamo con due scialuppe. Siamo a 40 minuti di navigazione da voi».

Ore 2.24. Dal «Cape Ann» alla «Stockholm». «La prima scialuppa con i naufraghi dell'«Andrea Doria» è ora issata a bordo».

Ore 2.28. Dal «Robert Hopkins» alla «Stockholm»: «E' fitta la nebbia?».

Ore 2.29. Dalla «Stockholm» al «Robert Hopkins»: «Non tanto».

Ore 2.33. Dal «Cape Ann»: «Un'altra scialuppa carica di naufraghi proveniente dall'«Andrea Doria» sta ora affiancandoci».

Ore 2.38. Dal «Robert Hopkins»: «Ci avviciniamo, siamo a circa 5 miglia da voi. Avete istruzioni da darci?».

Ore 2.38. La «Stockholm» ha ritrasmesso all'«Andrea Doria» il messaggio del «Robert Hopkins».

Le rotte seguite dai due transatlantici fino alla fatale collisione avvenuta all'alba di ieri

Ore 2.40. Dal «Robert Hopkins»: «Attendiamo di iniziare le operazioni di salvataggio».

Ore 2.46. Dall'«Ile de France»: «Non appena tutte le persone saranno salvate, procederemo verso New York a velocità massima. Vi preghiamo di fermare un'altra nave. Non possiamo variare la nostra rotta e la nostra tabella di marcia».

Ore 2.48. Dal «Cape Ann»: «E' urgente l'assistenza medica».

Ore 2.52. Dal «Cape Ann»: «Si richiede un medico per un naufrago».

Ore 2.54. Dal «Laura Marks»: «Saremo lì tra un'ora. Le scialuppe sono pronte».

Ore 3.02. Dalla «Stockholm»: «A tutte le navi. E' lo «Stockholm» che trasmette. La nostra prua è danneggiata e la stiva n. 1 allagata. La nave tuttavia può navigare. Tenteremo di procedere alla volta di New York a velocità ridotta. Desideriamo per precauzione che una nave ci fiancheggi sino a New York. Prego indicarcela».

Ore 3.07. Dalla «Stockholm» a una nave inglese sconosciuta: «Abbiamo gravi danni, ma non corriamo immediato pericolo».

Ore 3.11. Dalla «Hopkins»: «Useranno i razzi illuminanti per indicare l'«Andrea Doria?».

Ore 3.12. La «Stockholm» alla «Hopkins»: «Glielo diremo».

Ore 3.14. La «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «Le navi chiedono se voi potete lanciare razzi illuminanti per farvi identificare».

Ore 3.15. La «Hopkins» alla «Stockholm»: «Quando volete andare a New York?».

Ore 3.16. La «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «Date il numero approssimativo dei passeggeri rimasti».

Ore 3.22. La «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «SLFC (sigla radio di una nave non identificata) sta ora procedendo verso di voi e si trova a 120 km di distanza».

Ore 3.25. La «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «La «Hopkins» desidera che lanciate razzi».

Ore 3.27. Da una nave non identificata alla «Stockholm»: «Avete avuto una scorta per il viaggio?».

Ore 3.28. Risposta della «Stockholm»: «Non ancora. Ma ora riteniamo che punteremo su New York non appena ritireremo a bordo le barche di salvataggio. Rimaniamo nei pressi».

Ore 3.30. L'«Ile de France» alla «Cape Ann»: «Quante persone avete tratto in salvo?».

Ore 3.31. La «Stockholm» (a un'altra nave): «L'«Andrea Doria» necessita urgentissimo aiuto».

Ore 3.32. Nave non identificata: «Le nostre scialuppe si stanno avvicinando. Siamo in procinto di imbarcare i passeggeri dall'«Andrea Doria».

Ore 3.33. Dalla «Cape Ann»: «Abbiamo circa 200 salvati dell'«Andrea Doria», altri stanno arrivando».

Ore 3.47. La «Stockholm» riferisce all'«Andrea Doria»: «Lo NBWJ e l'NRDC (battelli della guardia costiera) stanno procedendo verso di voi, e arriveranno verso le 11».

Ore 3.48. Da una nave inglese sconosciuta: «Siamo ora sul posto, caleremo la nostre lance al più presto».

Ore 3.49. Dalla nave «Laut»: «Giungeremo verso le 7. Abbiamo quattro scialuppe».

Ore 3.50. Dalla «Stockholm» alla stazione costiera «WCC» nel Massachusetts: «Abbiamo tre feriti gravi dall'«Andrea Doria» a bordo che richiedono immediata assistenza. Se è possibile mandare un elicottero sulla nostra posizione che è di 40°37' latitudine nord e 69°45' longitudine ovest».

Ore 3.52. Dal «Manaqui» alla «Stockholm»: «Siamo giungendo».

Ore 3.53. «La «Stockholm» trasmette il messaggio del «Manaqui» all'«Andrea Doria».

Ore 3.54. Dall'«Ile de France» all'«Andrea Doria»: «Intendo tornare a massima velocità verso New York non appena mi lascerete libero. Avete intenzione di abbandonare la nave o resterete con parte dell'equipaggio a bordo? Quante persone avete ancora a bordo da evacuare?».

Ore 3.56. All'«Andrea Doria»: «Questa è una nave della Marina americana. Abbiamo a bordo un medico e un infermiere».

Ore 4.10. Dal battello costiero «Evergreen»: «Giungeremo alle 8».

Ore 4.18. Dalla «Hopkins» alla «Stockholm»: «Siamo vicini a voi. Le nostre scialuppe non sono ancora tornate».

Ore 4.25. Dalla «Stockholm» all'«Andrea Doria»: «Abbiamo a bordo all'incirca 425 naufraghi».

Ore 4.33. Dal battello costiero «Kelly» alla «Stockholm»: «Saremo sulla vostra posizione in un'ora e abbiamo a bordo un medico».

Ore 4.34. Dalla «Stockholm» alla guardia costiera: «L'«Andrea Doria» desidera la vostra assistenza medica. Noi invece abbiamo un elicottero che si sta dirigendo verso di noi per portare un medico per i nostri feriti».

Ore 4.40. Dalla «Stockholm» alla guardia costiera: «Per favore segnalate alla nostra scialuppa di far immediatamente ritorno e controllate il suo numero».

Ore 4.44. La nave costiera «Tamaroa» alla «Stockholm» «Giungeremo sulla vostra posizione alle 12».

Ore 4.58. Dall'«Ile de France» all' «Stockholm»: «Tutti i passeggeri sono stati salvati. Ci dirigiamo verso New York a massima velocità».

Ore 5.10. Dal «Manaqui» alla «Stockholm»: «Siamo pronti a calare, in caso di necessità, le nostre scialuppe».

Ore 5.11. Dalla «Stockholm» al «Manaqui»: «Non ne abbiamo per ora bisogno, ma lo chiediamo all'«Ile de France».

Ore 5.13. Dalla «Stockholm» alla guardia costiera: «C'è nessuna nave pronta a scortarci sino a New York per precauzione, non appena avremo raccolto le nostre scialuppe nel giro di un'ora?».

Ore 5.15. Dall'«Ile de France» al «Manaqui»: «Non abbiamo bisogno di ulteriore aiuto».

Ore 6.10. Da una nave sconosciuta alla guardia costiera: «L'«Andrea Doria» si inclina fortemente: il ponte superiore è già al livello dell'acqua».

Ore 6.47: Dalla «Stockholm» alla guardia costiera: «L'«Andrea Doria» non risponde più: non riusciamo più a mantenere il contatto radio. Probabilmente non è più in grado di trasmettere».

Ore 7.30. Dalla «Cape Ann» alla guardia costiera: «Secondo i nostri calcoli abbiamo a bordo 168 superstiti. Due persone sono gravemente ferite e molte altre sono contuse e in preda a choc. Due dottori inviati dalla guardia costiera stanno per arrivare e procedono a massima velocità. Usiamo tutte le scialuppe di salvataggio. Siamo orgogliosi della condotta degli ufficiali e dell'equipaggio. Arriveremo al faro Ambrose alle 12».

Ore 7.40. Dalla nave militare «Thomas» alla guardia costiera: «La «Doria» non trasmette più e ha 45 gradi di inclinazione. Un largo squarcio è aperto sotto la chiglia a tribordo. L'inclinazione aumenta. Nulla la capacità di galleggiamento. Le ultime notizie dicono che il capitano e 11 membri dell'equipaggio si trovano tuttora a bordo. Nessun passeggero».

A. P.

Ipotesi sulla sciagura

Un errore di rotta da parte della «Stockholm»?

New York, 26

Sulle cause e le circostanze della collisione fra la nave italiana e la motonave svedese, la prima in rotta per New York, la seconda partita nel pomeriggio da New York si hanno le seguenti opinioni di tecnici. Entrambe le due navi seguivano la cosidetta rotta del «Circolo massimo» che corre presso a poco in linea retta da New York al punto in cui è avvenuta la collisione e procede oltre di esso per un altro centinaio di miglia verso Est. Lungo questa rotta vi sono due «Lanes» (corsie). Le navi in viaggio verso occidente devono tenere la corsia interna, cioè quella verso la costa americana, quelle in viaggio verso oriente devono tenere la corsia estrema, cioè verso l'Oceano.

Risulta, sulla base di una indiscutibile testimonianza, che la «Stockholm» non aveva mantenuto la «corsia esterna» che avrebbe dovuto seguire sulla rotta da «Circolo massimo». Essa infatti aveva deviato fortemente verso la corsia interna, quella riservata alle navi in rotta verso Occidente. A questa causa primaria si è aggiunta quella secondaria e incidentale della nebbia sempre intensa in tale zona dell'Atlantico dove le correnti del Labrador si incontrano con quelle tropicali e subtropicali, e ieri notte densissima, tanto che la visibilità era ridotta a meno di un miglio. Entrambe le navi erano dotate di radar, anzi di un doppio sistema di radar che avrebbero dovuto segnalare la presenza di un'altra nave a cinquanta miglia di distanza e i cui schermi potevano essere messi a fuoco su una distanza più breve ma più chiaramente. più breve ma con segnalazioni più chiare.

Evidentemente il radar di una nave, e forse di entrambe, non ha funzionato e questo è un mistero che nessuno almeno per oggi sa spiegarsi. E' soltanto con la straordinaria coincidenza che entrambi gli impianti radar non abbiano funzionato, che può spiegarsi la collisione fra le due navi, in quanto che sarebbe bastato che una delle due navi avesse «visto» l'altra per manovrare in modo da evitare l'incontro. Una possibilità prospettata da alcuni è che sui due ponti di comando i «blips», cioè le segnalazioni che arrivavano sugli schermi, siano state erroneamente prese come prodotte dalla punta di Capo Sankati o da qualche prominenza dell'isola di Nantucket.

(Radiotelefoto al «Piccolo»)

La nave trasporto americana «J. Kelly», giunta con i primi soccorsi, prende a bordo alcuni scampati dal naufragio, dopo aver calato in mare le proprie scialuppe di salvataggio

LA FIGURA DEL CAPITANO CHE COMANDAVA LA NAVE

(Radiotelefoto al «Piccolo»)

Il capitano Pietro Calamai, comandante dell'«Andrea Doria»

Roma, 26

Nella sciagura, hanno confortato gli italiani le notizie sull'esemplare comportamento dell'equipaggio dell'«Andrea Doria», prodigatosi fino allo stremo delle forze nell'assistenza ai passeggeri. La stampa italiana s'è fatta immediatamente eco del cordoglio e dell'amarezza diffusisi nel paese, ma anche del legittimo orgoglio per la prova di dedizione data dal comandante e dall'equipaggio. Ai giornali italiani si univano contemporaneamente nell'elogio al comandante e ai marinai dell'«Andrea Doria», come si è saputo più tardi, i massimi organi di stampa di tutto il mondo, in prima linea quelli americani e britannici.

Il Ministro della Marina Mercantile, Cassiani, sapendo che il valoroso comandante sarebbe rimasto al suo posto in obbedienza al vecchio codice d'onore della marineria, gli intimava, come è noto, di salvarsi.

Il capitano Calamai, genovese, è uno degli uomini più preziosi di cui oggi disponga l'Italia per la sua flotta di linea. Egli aveva assunto il comando dell'«Andrea Doria» nel dicembre del 1952, subito dopo l'entrata in servizio della nave. La partenza da Genova per il viaggio inaugurale avvenne il 14 gennaio 1953.

Il comandante Calamai è nato a Genova il 24 dicembre 1897. Egli appartiene a una di quelle famiglie genovesi che hanno il mare nel sangue. Suo padre, Oreste Calamai, fu fondatore della rivista «La Marina Italiana» e suo fratello ha recentemente raggiunto il grado di Ammiraglio nella Marina militare. Studiò all'Istituto nautico di Genova e, appena diplomato, nel 1916 si arruolò volontario e partecipò alla grande guerra come ufficiale di vascello. Tornata la pace, iniziò la carriera nella Marina mercantile sul piroscafo «Moncalieri», del Lloyd Triestino, e trascorse poi lentamente i vari gradi della gerarchia marittima. Di anno in anno, di nave in nave, giunse infine alla completa responsabilità di un ponte di comando durante la campagna d'Africa del 1936. Espletò infatti allora le funzioni di comandante in prima del piroscafo «Toscana». La nomina vera e propria al grado più alto della Marina mercantile gli giunse nel 1939, quando aveva nel frattempo assolto alte responsabilità come comandante in seconda del «Conte Grande», dell'«Augustus» e del «Conte di Savoia».

Richiamato alle armi durante l'ultima guerra, il comandante Calamai fu tenente di vascello, capitano di corvetta e comandante di navi scorta in rischiosi e difficili incarichi.

Con il ritorno della pace, riprese il suo posto tra i più fidati comandanti dell'«Italia». Egli ebbe al suo comando alcune delle primissime navi che riportarono la bandiera italiana sulle vie dei grandi traffici marittimi: la «Ugolino Vivaldi», la «Toscanelli», il «Santa Cruz». Dopo alcuni viaggi compiuti al comando del «Conte Grande» e dopo un ritorno sul «Santa Cruz», fu affidato a Pietro Calamai il comando della motonave «Saturnia», sulla quale consolidò definitivamente la sua esperienza sulla rotta del Nord America, la «rotta del sole», sulla quale comandava l'«Andrea Doria».

E' un uomo taciturno, di poche parole, poco disposto a parlare di sè, della sua vita, della sua carriera di navigante. E' ammogliato e ha due figlie, Silvia e Marina, di 15 e 18 anni. Le due giovani hanno appreso la notizia del disastro dalle edizioni straordinarie dei giornali, mentre si trovavano per la via, e sono corse a casa, in piazza Leonardo da Vinci, dove la madre, signora Anna, era già stata informata del sinistro.

IPOTESI SULLE CAUSE CHE HANNO PROVOCATO LA SCIAGURA

All'improvviso i radar sarebbero stati «accecati»

Chiamate in causa la fitta nebbia nella zona e le perturbazioni sul sole Forse un errore di manovra? - Già ordinata l'inchiesta da parte italiana

Roma, 26

Nessuna ipotesi attendibile è ancora possibile — secondo gli ambienti tecnici — formulare sulle cause dello speronamento. Entrambe le navi erano fornite di radar e non sembra perciò possibile che esse non abbiano avuto cognizione l'una dell'altra. E' vero che in specialissime condizioni la segnalazione radar può interrompersi, ma sempre soltanto per qualche secondo. Alcuni tecnici della Marina militare e della Marina mercantile hanno avanzato due ipotesi. Prima: che i due radar fossero in avaria, circostanza questa estremamente improbabile. Seconda: che ci sia stato un errore di manovra. Si tratta, naturalmente, di congetture. Potrebbe darsi che la nave svedese trovandosi sulla rotta della «Doria» abbia cercato di allontanarsi virando di bordo e ritenendo che la nostra nave fosse dalla parte opposta a quella dove il piroscafo svedese dirigeva la prua. Sfortunatamente, per un errore di valutazione, la «Doria» si trovava esattamente dalla parte dove la nave svedese intendeva allontanarsi.

Il Ministro della Marina mercantile ha ordinato una inchiesta sulle circostanze che hanno portato alla perdita della Andrea Doria. Alti ufficiali della Marina parteciperanno all'inchiesta, collaborando con i rappresentanti delle società armatoriali e con la commissione di inchiesta che verrà nominata dalle autorità marittime del luogo dove si è verificata la sciagura.

Alcuni esperti della Società di navigazione «Italia» sono partiti alle 17 di oggi dall'aeroporto di Ciampino, per raggiungere New York e compiere direttamente un'inchiesta — a parte quelle che saranno le risultanze ufficiali — sulla drammatica fine del «Doria». Su tale decisione presa dalla direzione generale di Genova, viene mantenuto il massimo riserbo. Il rappresentante della società «Italia» a Roma — Emanuele Bonfanti — interpellato in proposito, ha risposto: «Non mi risulta niente. Non ho ricevuto alcuna comunicazione del genere».

L'«Andrea Doria» era munito del più moderno tipo di «radiolocalizzatore» ad onde elettromagnetiche centimetriche (radar), che permette di navigare e di manovrare anche quando la visibilità sia nulla. Il radar, attraverso un riflettore parabolico ruotante montato sulla coffa dell'albero di trinchetto e una serie di complesse apparecchiature elettroniche, può scrutare l'orizzonte attorno alla nave da una distanza minima di 35 metri a una massima di 40 miglia e, su un grande quadrato luminoso sistemato in plancia, riproduce il contorno delle coste, delle navi, le boe, gli ostacoli che si trovano entro tale spazio, permettendo di rilevare con estrema precisione la direzione rispetto alla prua della nave e la distanza.

Il prof. Marino Algeri, presidente del Consiglio superiore delle telecomunicazioni del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni, e professore ordinario di comunicazioni elettriche alla facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, ha fatto la seguente dichiarazione all'«Ansa»:

«Circa il mancato funzionamento del radar di bordo della motonave «Stockholm» si possono fare due ipotesi: la prima che si sia determinato un guasto nelle apparecchiature relative; la seconda — che è quella che ritengo la più probabile — è che la portata del radar a causa della forte densità degli strati di nebbia e della conseguente attenuazione determinata nella propagazione del fascio d'onde elettromagnetiche lanciato dal radar, si sia ridotta in misura tale da rendere inevitabile la collisione.

«Tale ipotesi — ha aggiunto — sembra molto attendibile, poichè a bordo delle navi vengono normalmente utilizzati radar funzionanti su frequenze elevatissime di 10 mila M.H.Z. (lunghezza d'onda di 3 centimetri) che risentono fortemente, nella loro propagazione, dei fenomeni di assorbimento da parte di strati nebbiosi molto densi e talvolta anche da parte di formazioni di sabbia sospese nella atmosfera, come si è constatato nella navigazione nei mari dell'Africa del Nord».

E' da notare che il luogo del disastro è conosciuto come uno dei più nebbiosi, cioè una delle zone marittime in cui è più che mai necessario il radar.

Un'altra interessante ipotesi sulle cause dello speronamento dell'«Andrea Doria» da parte dell. «Stockholm» è stata formulata da un gruppo di studiosi genovesi del centro culturale «Atlantide». Essi, proprio in questi giorni, stavano studiando l'evoluzione sul disco solare di un gruppo singolarmente appariscente ed esteso di macchie, che ha raggiunto il meridiano centrale dell'astro entro la giornata di oggi e nel corso della quale sono stati fatti rilevamenti di altri fenomeni analoghi di minore entità in altri punti del disco solare.

«Il fenomeno — ha dichiarato il presidente del centro, Gianni Belli — ha cominciato a provocare intense manifestazioni elettromagnetiche negli alti strati atmosferici del nostro pianeta, variandone continuamente la tensione. L'onda elettromagnetica ha raggiunto pure la superficie della terra, inserendo i suoi valori di perturbazione in tutta la gamma dei fenomeni terrestri. Di conseguenza non si può escludere che il disastro dell'«Andrea Doria» sia stato provocato dal temporaneo difettoso funzionamento dei pur perfettissimi strumenti «radar» delle due navi, neutralizzati nella loro funzione dall'assorbimento o dalla deformazione o dalla riflessione eccessiva delle onde radar. Probabilmente, le due navi si trovavano in una zona già sottoposta a variazioni continue di intensità magnetica e non hanno potuto perciò, forse, individuarsi a vicenda».

Esperti navali svedesi — a quanto si apprende da Stoccolma — hanno dichiarato questa sera che un «accecamento» del radar potrebbe essere stato la causa della collisione fra le due navi. Essi però si sono affrettati a mettere in rilievo che si hanno ancora troppo pochi dettagli per poter compiere una esauriente analisi. Alla sede della Compagnia proprietaria del transatlantico investitore, la «Swedish America Line», ci si rifiuta di fare commenti in proposito fino a che non si avranno informazioni particolareggiate. Gli stessi esperti navali svedesi rammentano la collisione, avvenuta recentemente al largo della costa meridionale svedese, tra il piroscafo svedese «Saiwo» e la petroliera panamense «Winward Islands». Gli ufficiali a bordo delle due navi avevano scorto sui loro schermi radar la sagoma di una nave, ma improvvisamente gli echi scomparvero e alcuni minuti dopo avvenne la collisione e la «Saiwo» affondò. Sempre secondo gli stessi esperti, le due navi erano entrate nella zona chiamata dell'eco zero». Questa «eco zero» appare vicino al centro dello schermo radar e «annulla» tutti gli altri. La zona pericolosa è causata dal trasmettitore che blocca il ricevitore.

A loro volta le autorità marittime e quelle della guardia costiera si astengono da qualsiasi giudizio ufficiale circa le cause che avrebbero determinato il sinistro, nè discutono le eventuali responsabilità. Gli esperti, tuttavia, considerano che, secondo le informazioni avute, non solo dalle navi mercantili che si sono portate sul posto della collisione ma anche dalle navi della Marina da guerra e da quelle della guardia costiera, la «Stockholm» sembra abbia raggiunto la «Doria» attraverso i fittissimi banchi di nebbia i quali gravano su tutto l'Atlantico nord occidentale, investendolo in pieno nel fianco destro lungo una tangente approssimativamente tra i dieci ed i quindici gradi. L'avvistamento tra le due navi è avvenuto da poche centinaia di metri, proprio per il fitto spessore della nebbia. Probabilmente, la velocità della «Doria» era minore di quella della «Stockholm». Finchè le macchine hanno potuto passare a «tutta forza indietro», la prua e parte della stessa fiancata della «Stockholm» si sono accanite nelle strutture della «Doria». La falla è stata visibile per pochi minuti, giacchè su di essa si è piegato il transatlantico italiano.

Pareri circa il mancato reciproco avvistamento radar da parte delle due navi è tuttora discordante. Si presume, tra l'altro, che la «Stockholm» possa non aver avvistato l'«Andrea Doria» contro la quale si andava dirigendo.

Comunque bisogna sempre ammettere — si afferma — la possibilità di errori umani e meccanici e non va dimenticato che, come fanno notare gli osservatori del servizio guardacoste, incidenti in mare sono già capitati in passato anche con navi equipaggiate con impianti radar di modello postbellico. Teoricamente anche in condizioni di «visibilità zero» ciascuna delle due navi avrebbe dovuto avvistare l'altra a distanza fino a ottanta chilometri.

INTERVISTA VIA RADIO CON L'«ILE DE FRANCE»

Fu una scena orribile dice il capitano francese

Da bordo dell'«Ile de France» (via Radio), 26

L'«Associated Press», messasi in contatto radio con l'«Ile de France» ha ottenuto dal capitano dalla nave, Raoul de Beaudean, il seguente racconto delle operazioni di salvataggio.

«Abbiamo captato il segnale di S.O.S. dell'«Andrea Doria» — ha detto il capitano — quando eravamo a sei miglia al largo dell'isola di Nantucket, alle 22.30, avvolti in una densa nebbia formatasi mezz'ora prima. Era tanto densa che non si poteva scorgere la prua della nave dal ponte di comando.

«Cercammo immediatamente di metterci in contatto con la «Andrea Doria» per avere maggiori particolari. Trasmettemmo che saremmo stati in grado di raggiungerla entro due ore. Chiedemmo anche e stava per affondare ma non ottenemmo risposta: evidentemente non poteva usare la radio normale e stava mettendo a punto il dispositivo di emergenza. Era anche troppo lontana perchè noi potessimo ricevere qualcosa direttamente da essa, ma venimmo a sapere, tramite le altre navi, che stava affondando con 1500 persone a bordo.

«Nonostante la nebbia, alla velocità di 22 nodi all'ora ci dirigemmo verso il luogo del disastro. Il mercantile «Cape Ann» ed un'altra nave erano già sul posto: il numero delle loro scialuppe (dieci in tutto) era però troppo esiguo per salvare le persone che si trovavano a bordo della turbonave.

«La «Stockholm», allora, segnalò che avrebbe inviato alcune lancie di salvataggio sebbene fosse gravemente danneggiata e ne avesse essa stessa bisogno.

«La nebbia cominciò a diradarsi e così apparve chiara la sagoma dell'«Andrea Doria» fortemente inclinata su un fianco. Appena ci fu una visibilità migliore calammo in mare dieci scialuppe nel breve spazio di cinque minuti e queste si diressero verso il transatlantico, il quale si trovava a soli 450 metri.

«I marinai delle scialuppe diedero prova di gran disciplina e coraggio. I nostri altoparlanti cominciarono a dare ordini. Tirammo a bordo in alcune ore 760 persone, molte seminude, alcune ferite ed altre ancora piangenti. Fu una scena orribile.

«Tutti i nostri medici di bordo e gli infermieri si prodigarono splendidamente nell'opera di assistenza. Adesso sto ritornando con la mia nave a New York».

I più gravi disastri verificatisi nel dopoguerra

Londra, 26

I più gravi disastri del mare verificatisi dopo la fine della seconda guerra mondiale sono i seguenti:

Il 28 marzo 1954 un incendio scoppiò a bordo del trasporto militare britannico «Empire Windrush» al largo di Algeri. Quattro persone perirono e 1500 vennero salvate in quella che fu definita allora una delle più grandi operazioni di salvataggio della storia marittima.

Nello stesso anno 209 navi affondarono nel corso di un violentissimo tifone che infuriò nel Mar del Giappone. Perirono complessivamente 1700 persone. Tra le navi affondate vi fu il «ferry boat» Toya Maru.

Nel 1949 un grande battello lacuale canadese, il «Noronic», si incendiò. I morti furono 119.

La nave turca «Corum» naufragò nei pressi del porto di Istanbul causando la morte di oltre 100 persone.

Il transatlantico danese «Kjobenaavn» affondò al largo della penisola dello Jutland, nel 1948, in seguito ad urto contro una mina. I morti furono 15.

Il piroscafo cinese «Kiangya» affondò nel novembre del 1948 con un carico di profughi, nel mare della Cina meridionale. Il numero dei morti raggiunse la spaventosa cifra di 6000. Nello stesso mese, il piroscafo greco «Himarra» affondò al largo dell'isola greca di Eubea. In questo disastro annegarono 291 persone.

Il 31 gennaio 1953 il piroscafo inglese «Princesse Victoria» di 2600 tonnellate di stazza affondò a cinque miglia dalla costa irlandese, in seguito a una violenta tempesta. 133 tra passeggeri e uomini di equipaggio perirono.

L'ultimo grave disastro fu la perdita del transatlantico francese «Monique» che affondò nell'agosto del 1953 nel Pacifico meridionale provocando la morte di 120 persone.

Nell'Oceano Atlantico l'ultimo grande disastro del tempo di pace avvenne nel 1934 quando il transatlantico americano «Morro Castle» si incendiò al largo della costa del New Jersey. Perirono 130 persone.

Comunque il più grave disastro della storia marittima di tutti i tempi rimane l'affondamento del transatlantico inglese «Titanic» che affondò nel 1912 durante il viaggio inaugurale in seguito a collisione contro un iceberg, provocando la morte di 1513 persone.

Sbarcano i primi naufraghi

(continuazione dalla 1.a pag.)

mai l'emozione che mi ha preso quando, tra la notte e la foschia, è apparso tutto illuminato il piroscafo «Ile de France». E' stato il più grandioso spettacolo della mia vita».

I coniugi Gustin, di origine francese, che risiedono a Toronto, hanno dichiarato: «Erano passate da poco le 23, avevamo raggiunto la nostra cabina e stavamo cominciando a prepararci per andare a letto. Un urto violento ha rovesciato tutto nella cabina e noi siamo caduti. Un secondo urto ha scosso la «Andrea Doria». Si sarebbe creduta un'esplosione. Pensammo che provenisse dalla sala macchine. Ci siamo alzati e subito il transatlantico ha cominciato a piegarsi da un lato. Abbiamo allora compreso. Ho preso la borsetta e mio marito si è rivestito. Poi abbiamo allacciato le cinture di salvataggio salendo sulla passeggiata. Con calma, parecchi gruppi di passeggeri ci hanno raggiunto».

Da altri superstiti si è appreso che i serbatoi della nafta dell'«Andrea Doria» erano stati squarciati e uno strato di carburante copriva il mare. L'inclinazione della nave era tale che nessuno poteva tenersi in piedi. Passeggeri ed equipaggio avanzavano seduti o carponi.

L'«Ile de France» è giunto sul luogo della sciagura quando la nebbia cominciava a dissolversi. Il mare era un poco mosso e ci son volute tre ore alle scialuppe del transatlantico francese per raggiungere l'«Andrea Doria» e far ritorno con i primi naufraghi. L'ultima scialuppa di salvataggio ha fatto ritorno a bordo del transatlantico francese verso le 6 e mezzo.

Sul ponte dell'«Ile de France», l'attrice americana Ruth Roman aveva indossato abiti da uomo prestatigli da un passeggero. Anche la moglie dell'attore Cary Grant, giunta sull'«Ile de France» in pigiama, era dovuta ricorrere ad una camicia e a un paio di pantaloni da uomo. Ovunque nei corridoi dell'«Ile de France», piccoli cartelli apposti nel corso della notte chiedono: «Abbiamo bisogno di scarpe e, di vestiti. Grazie».

La «Doria» era assicurata per 12 miliardi e mezzo

Roma, 26

La turbonave «Andrea Doria», era assicurata, secondo notizie assunte presso la Compagnia italiana di assicurazione «Mutua marittima internazionale», per 16.5 milioni di dollari. Assicurazioni complementari per i corredi della nave, per il bagaglio dei passeggeri, per macchinari speciali, portano il totale assicurato a 20 milioni di dollari, pari a 12.5 miliardi di lire.

La «Mutua marittima internazionale» aveva ripartito l'assicurazione tra più Compagnie: il 35 per cento dell'assicurazione totale è rimasto in Italia, mentre il 65 per cento è stato riassicurato a Londra.

Poesia delle strade

L'ITALIA è il paese delle strade tanto l'antico costume romano è radicato e fermo nel cuore degli italiani di oggi. Sempre ovunque giungevano, i romani lanciavano strade. Costume civile e largo che tende a giungere dall'uomo all'uomo, a unire, a radicare per ovunque quel senso di comunione che è alla base di ogni civiltà. I cinesi, gli assiri, gli egizi seguivano i fiumi o tra le sabbie organizzavano lenti e pazienti carovane. La civiltà che inventò la strada fu quella romana e l'inventò solidamente, pietra dietro pietra e accanto a pietra, qualcosa di vivo e di massiccio su cui i carri rotolassero con rumore greve e da cui i cavalli passando traessero allegre scintille. Ancor oggi il mondo mediterraneo è solcato dalle strade di Roma. Dai sette colli ogni via; chunc omnia itineras. Al mare i romani, come a ogni cosa avversa, si adattarono ma sempre con diffidenza. Contro Cartagine furono necessarie le navi rostrate? Si costruirono. Ci volle una spedizione ad abbattere i pirati? Si fece la spedizione. Ma sempre restò il mare un elemento infido ai reggitori dell'Urbe, quello elemento mutevole che tanto piacque ai Fenici, che tanto colpì l'estro greco.

Rustici e parchi, i romani amavano la terra, la grande terra che sempre dà, che non muta, non amica delle parole e delle monete, ma generosa di ogni elemento che alla vita giovi. Il denaro nacque nei porti, invenzione fenicia e Cartagine se ne servì anche per fare la guerra e per pagar mercenari. I legionari romani dell'epoca grande più che i sesterzi dovevano amare le cose immediate venute su dalla terra, che si possono bere o mangiare, onestamente subito, senza preoccupazioni di cangiamento di valore. Capretto arrosto, vino dei Castelli... Cose antichissime, genuine. Ma la terra non è facile a essere vinta per giungere ad altri uomini: la terra troppo soffice, troppo amica e bisognosa dell'acqua, troppo in primitivo disordine. Ci volevano le strade, le dure pietre una dietro l'altra, una accanto all'altra. Si trovarono le pietre, si fecero le strade. Per l'Italia, per la Francia, per la Spagna, per l'Oriente, ovunque strade e ponti e passaggi sicuri ove non ci fosse come sul mutevole mare, la possibilità di tempeste traditrici, dello scoglio infido, del perfido naufragio. Tutto lo spirito di Roma e d'Italia è nelle grandi strade che hanno resistito a tutto: ai barbari e alle alluvioni, al deserto e alle guerre. Una nave che va per il mare la sua scia l'ha presto perduta. Chi ha costruito un ponte lo lascia ai nipoti dei nipoti dei nipoti, opera quasi perenne.

* * *

Il tiglio è il naturale amico delle nostre strade: così fronzuto e corporeo, quando fiorisce empie l'aria dell'odor suo blando, dell'odor suo greve. I cavalli l'annusano felici e rallentano il passo, che duri di più quell'odore, che quasi li stordisca che li riempia del suo vasto ardore. E gli uomini si fanno distratti e pensano alle cose della vita che non ebbero e all'innamorata e alle fantasie più perdute. La strada è all'ombra, la strada è conquistata da questo grande albero maschio. E' un accordo che si crea e la strada può condurre ormai, poichè il tiglio l'assiste, a qualunque cosa, anche in cielo. Le automobili se ne accorgono meno, frettolose e indaffarate come sono. Ma anche loro forse vorrebbero andare più piano e rombare meno e si vergognano dell'odore troppo acuto e così inutile della loro benzina. La strada, a primavera, quando i tigli sono in fiore non è più fatta per i mezzi veloci, ma per le passeggiate a piedi, di due che si vogliano bene o per il vagabondare di gente distratta che pensi a tante cose e non pensi a nulla, che sia come vorrebbe l'umana natura, un frammento di qualcosa che in origine era unita e che poi si divise, d'un mondo compatto e perfetto che un giorno esplose creando tanti milioni di uomini diversi e concordi che però tutti amano, di primavera andare a piedi per istrada, odorando il vasto aroma dei tigli.

* * *

L'organino fa compagnia alla strada nel sobborgo, l'organino umile, l'amico dei poveri. Il selciato è un po' sconnesso, un ciuffo d'erba, una pietra, chè il centro è lontano e fin qui arriva poca gente. L'ultimo sforzo del tram giunge, sferragliando, fino alla piazzetta vicina. Duecento metri più in là sarà già la campagna, ma qui ancora resiste, alla meglio, una pretesa di selciato, un tentativo di case affiancate. Case piccole, edifici da nulla, nè vecchi nè nuovi, fittizi. L'organino suona e dalla casa appare una comare col bambino in braccio e un operaio scende fischiettando dal tram. La strada è distratta e infinita; non si ritrova, non si riconosce. Alcuni bambini hanno fatto dei segni col gesso e, a seconda di quei segni, vanno saltellando in giocondo rumore. Forse è domenica. O no. Sembra. Tutti i giorni della settimana corrono uguali per questa contrada non si sa la gente quale lavoro abbia, di che viva, uomini quieti e remoti, carichi di bambini e di timidità. Sarà bene fare quei ducento metri, arrivare alla svolta dove ci sarà l'onda del verde assalita dai grilli; dove la strada o diventerà asfalto e sarà grande o si farà un sentiero abbandonato ai campi, ma in tutti i modi si deciderà a essere qualcosa, non questa pausa attonita, non questo sfinito indugio, non questa insidia del verde tra i ciottoli; verde morto, ciottoli spenti.

* * *

Per la Via Appia le tombe sono viventi, palazzi o cascinali per signori morti che non hanno rinunciato nel viaggio all'Ade ai loro comodi, al loro sussiego. Roma Imperiale è allineata nell'al di là conservando le stesse gerarchie e lo stesso ordine che ebbe nella sua vita terrena. L'Ade del resto era per gli antichi un soggiorno pallido e incerto, ove nulla di troppo grande nè forse di definivo accadeva. Con l'obolo d'oro si placava Caronte, si passava lo Stige e si continuava su per giù in parvenze leggere, in color blando, la stessa vita che nella dolce terra aveva avuto un suo peso carnale, una sua tinta sanguigna.

C'era anche la comodità della dimenticanza, l'aiuto del fiume Lete a chi lo voleva. I più a quel fiume bevve di questi illustri romani. La Via Appia no, non bevve, agevole a tutti i ricordi, speranzosa di tutto il passato. Noi vestiti alla nostra goffa maniera, sui nostri rumorosi veicoli, siamo spaesati su terra così illustre e quando, sui pini, la luna leggera, nel suo primo apparire, ha il nome giovinetto di Diana e quando, piana, si avanza con vario corteggio di nubi accogliendo il nome largo di Selene. Dov'è Endimione? La Via Appia un giorno l'ospiterà il giovanetto pastore e lo farà addormentare, innocente e svagato, perchè l'amante immortale possa goderne in pace la delicata persona. A perdita d'occhio, intorno, la calma pagana della campagna evoca poemi didascalici in esametri latini sull'arte delle sementi e dei germogli.

Cecilia Metella sta a parte, la vergine cristiana che credette che la vita tormentata e turbolenta non finisse nemmeno nell'al di là, che sprezzò la lieve promessa dell'incerto Ade per avventurarsi a credere nell'inferno e nel paradiso, nel bene e nel male. C'è un castigo, c'è un premio; la morte è tragica come la vita e di più perchè di là continua, fatta eterna, l'esistenza piena. E anche i corpi, tutti; favolose contee, riappariranno il giorno del giudizio. Un comoda tavola il fiume Lete, assurda la severa grandezza degli stoici. La morte non risolve nulla, la morte è un inizio. Attraverso Cecilia Metella ci ricordiamo che qui vicino ci furono le catacombe e la via Appia non è più lontana come pareva: anche così remota ci appare una strada fatta dagli uomini per gli uomini, da un travaglio che non nacque e un travaglio che non morirà.

Giuseppe Valentini

Ancora una scelta tra la morte e la cecità

Bergamo, 26

A un tragico dilemma sono stati chiamati a rispondere in questi giorni i genitori del piccolo Gabriele Martinelli di 3 anni: hanno dovuto scegliere per il loro bambino tra la morte e la cecità.

Il pietoso caso del bimbo americano Mike Sibole si è ripetuto a Comenduno, un piccolo paese della provincia di Bergamo. Due anni or sono Gabriele era stato sottoposto all'enucleazione dell'occhio destro per fermare lo sviluppo canceroso di un tumore. L'operazione si concluse felicemente e per qualche tempo il bambino non accusò alcun disturbo. A distanza di due anni i sintomi del terribile male sono ricomparsi e un accurato controllo medico ha constatato la urgente necessità di intervenire anche sull'occhio sinistro per salvare la vita di Gabriele. L'operazione si farà nei prossimi giorni: i genitori hanno deciso di salvare la vita al figlio con l'intervento chirurgico, anche se questo gli costerà il buio perpetuo

Bonaventura Martinelli, padre di Gabriele, è un operaio cementiere.

Mesto rito sul Monte Moro: don Jagher, parroco di Canal San Bovo, benedice le tre salme dello sventurato equipaggio dell'F. L. 54, precipitato dopo l'urto contro la cresta di una roccia. Segnato con la freccia, il comandante Lauri, giunto subito sul posto della sciagura

UNA RICCA TERRA EQUATORIALE DIVENUTA INACCESSIBILE

Rimane privilegio di pochi poter immigrare nel Congo

Anche qui sono apprezzati gli italiani che validamente contribuiscono con il loro lavoro al benessere di questo nuovo mondo nel cuore dell'Africa

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE
Leopoldville, luglio

I prodigiosi progressi economici compiuti da questa colonia, durante e dopo l'ultima guerra, e il fatto che migliaia di bianchi continuino a soggiornare in questa regione equatoriale senza alcun inconveniente per la loro salute, hanno entusiasmato non solo gli industriali ma anche moltissimi coloni europei, i quali attendono da anni il fortunato giorno d'ingresso nel Congo Belga.

Eterna primavera

In verità, i risultati della medicina e le migliorate condizioni d'igiene hanno praticamente distrutto in molte zone l'unico ostacolo all'inserimento dei bianchi, che fino a poco tempo fa si vedevano costretti a prendere residenza in quelle alte e temperate regioni dell'Est (Kivu, Katanga e Ituri), ove regna un'eterna primavera.

Oggi in tutto il Congo vivono solo settantamila europei, dei quali settemila coloni che lavorano per proprio conto e duemila agricoltori, mentre tutti gli altri sono missionari, funzionari del Governo, operai specializzati di imprese private, o senza professione (soprattutto pensionati, donne e bambini).

Queste cifre evidentemente sono minime in rapporto alla immensità del territorio poco popolato — 4,95 abitanti per chilometro quadrato — e le associazioni dei coloni se ne servono per reclamare la presenza di almeno altri cinquecentomila agricoltori europei, accusando le autorità per l'esagerato freno posto all'immigrazione.

«In tal maniera — mi ha dichiarato un nostro connazionale piemontese, residente qui da circa quindici anni — il Governo favorisce i grandi capitalisti e la politica dell'indigeno, a detrimento dei piccoli coloni. E queste sono ancora le conseguenze di una falsa opinione, secondo la quale non si riteneva possibile — data la temperatura — il definitivo inserimento di un gran numero di coloni europei nel Congo».

«Ed ora che i fatti hanno dimostrato il contrario?».

«Rimangono ancora parecchi ostacoli. Il Belgio limita l'immigrazione soprattutto perchè in tutti i territori africani, ove il numero dei bianchi è molto elevato, sono successi attriti di razza e disordini; e in secondo luogo perchè teme che fra i nuovi venuti si possano nascondere avventurieri o elementi capaci di fomentare il nazionalismo, fondare partiti o divulgare idee di indipendenza. E' perciò che è ammesso entrare in questo Stato solo quando si può disporre di una forte somma, di una chiamata da parte di grandi società o di familiari benestanti, e quanto tutte le informazioni sono più che soddisfacenti. Speriamo comunque che almeno a centomila europei, sui cinquecentomila richiesti dalle associazioni dei coloni, venga concesso il visto di entrato per lavoro, poichè qui c'è ancora posto per molti. Cinque indigeni non sono capaci di produrre quanto un solo italiano...».

Per ora, intanto, le misure che regolano l'immigrazione rimangono sempre molto severe. E' richiesta una cauzione di cinquanta mila franchi belgi per ogni capo di famiglia e altrettanti per ogni figlio che abbia superato i 18 anni; venticinquemila franchi b. per la moglie e per ogni figlio che abbia superato i 14 anni e non compiuti i 18. Sono dispensati, invece, dalla cauzione gli addetti al servizio governativo; coloro che sono in possesso di un certificato di residenza permanente o i garantiti da uno dei seguenti organismi: uno stabilimento pubblico; la Banca del Congo Belga o altre Banche già d'accordo con il Governo; una società civile o commerciale (belga o straniera) stabilita da più di 10 anni nel Congo; una associazione religiosa o scientifica; e, infine, coloro che sono muniti di un lasciapassare del Ministero delle Colonie.

Quest'ultimo decreto viene pertanto ad aprire le porte anche ai candidati coloni poveri, ammessi dall'Ufficio di colonizzazione del Ministero, e autorizza la Società di Credito del Congo (istituita nel 1947 con un capitale iniziale di 100 milioni di franchi belgi) a garantire per essi «a condizione che i loro progetti risultino ben fondati e non rivelino l'avventura».

Risultati concreti

Tale Società di Credito ha pure lo scopo di stimolare l'attività delle imprese agricole, commerciali, industriali e professionali di piccola e media importanza che presentino delle garanzie serie di competenza, di onestà e, soprattutto, di utilità economica. La durata dei prestiti è di cinque anni, rimborsabili annualmente. In aggiunta a questo aiuto pecuniario, il Governo effettua in ogni distretto delle inchieste sulle aree libere tuttora esistenti e sulla possibilità di stabilire nuovi coloni, tenendo conto dei diversi settori di economia, delle disponibilità in mano d'opera e dell'interesse indigeno.

Agli agricoltori più modesti, in certi casi, vengono concessi gratuitamente ottimi terreni, liberi da diritti indigeni e non lontani dalle ferrovie o dalle vie fluviali. Per essere ammessi a tali benefici, essi devono però aver lavorato per cinque anni in una fattoria europea; devono impegnarsi a valorizzare personalmente la terra assegnata e a restarvi in permanenza sfruttandola razionalmente. Inoltre, sono obbligati per un anno a partecipare ai lavori sperimentali in una delle numerose scuole-fattorie, ove vengono loro insegnati tutti i metodi più idonei per una buona coltivazione delle terre equatoriali.

Tutto ciò ci fa chiaramente notare con quale rigorosa scrupolosità vengono effettuate le assegnazioni delle nuove terre ai bianchi in questo territorio, ove la superficie assegnata alle imprese europee non ha raggiunto che il 2,35 per cento della superficie totale del Congo: quantità piuttosto insignificante in rapporto a quella del Kenia (5 per cento) o della Rhodesia del Sud (30 per cento).

Come nel passato, la politica belga attuale tende insomma a evitare la creazione di una classe di bianchi poveri come quella tuttora esistente in Angola o in Africa del Sud. Ora, anche se questa politica non è di molto gradimento alle associazioni dei coloni che sono esclusi, come gli autoctoni, da ogni incarico in materia di affari coloniali, non si può fare a meno di ammirare i concreti risultati fino a oggi ottenuti.

Senza pentimenti

Qui non si conosce il significato della parola povertà. I dodici milioni di congolesi hanno tutti una casa, un lavoro sicuro e ben retribuito; e quegli europei che sono riusciti a immigrare o che ottengono il tanto difficile «sì» d'ingresso sono certamente dei fortunati. Essi non si pentiranno mai di aver percorso tanta strada per giungere in questo territorio africano, ove più di tremila italiani dirigono ricche fattorie e occupano privilegiati posti nelle industrie edilizie e nelle miniere, guadagnando somme favolose.

A Leopoldville, a Stanleyville, a Usumbura (ove si costruiscono palazzi, fabbriche, ospedali e scuole) e a Kolwezi, Musonoi, Ruwe, Kamoto, Elisabethville (che sono i centri minerari più ricchi del mondo e dove stanno sorgendo ferrovie, strade, ridenti quartieri e centrali idroelettriche...) vi sono tecnici e operai italiani, molto apprezzati non solo dalle autorità ma specialmente dagli indigeni, i quali vedono in essi i buoni discendenti del grande esploratore italiano Giovanni di Brazzà, primo europeo che riuscì a venire a patti d'amicizia con le primitive tribù del Congo.

Franco La Guidara

VALUTAZIONE MORALE della fecondazione artificiale

Città del Vaticano, 26

Il prof. Vincenzo Lo Bianco ha parlato alla Radio vaticana sulla valutazione biologica e morale della fecondazione artificiale. Ricordata la recente polemica dell'organo vaticano, il conferenziere ha precisato che la morale cattolica coincide sempre con i principi della vita civile familiare. Entrato quindi nell'argomento, ha osservato che mentre in Italia la fecondazione artificiale ha uno scarso seguito, negli Stati Uniti ed in altri paesi è in pieno sviluppo. Solo negli Stati Uniti sono finora nati 20.000 soggetti, chiamati «bimbi della fialetta». Il donatore, in questi casi, è sempre sconosciuto, ciò che costituisce un grave danno. Esso dovrebbe invece dare seria garanzia sulla sanità della salute e non aver parentele con la donna che si assoggetta alla fecondazione artificiale.

Agendo con tale leggerezza, domani non si può escludere un matrimonio tra fratello e sorella e la nascita di esseri anormali. Sono, questi, problemi religiosi ma anche giuridici. La fecondazione artificiale è un atto anti-umano che offende la dignità della donna, è anti-sociale e anti-morale e rischia addirittura di minacciare la stabilità della società civile.

Alessandro Dumas definì la fecondazione artificiale una mostruosità, dalla quale la donna ne esce umiliata e l'uomo ridicolo. «Pio XII — ha concluso il prof. Lo Bianco — maestro della verità, in vari discorsi ha respinto come immorale e illecita la fecondazione artificiale, che deve essere scartata, non escludendo però l'uso di mezzi artificiali per favorire l'atto coniugale.

NON SONO ESAURITI I TRAFORI SULLE ALPI

ANDREMO IN TRE ORE DALLA BAVIERA A MILANO

Ingegneri e tecnici qualificati stanno elaborando numerosi progetti per agevolare le comunicazioni tra l'Italia e l'Europa settentrionale

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE
Innsbruck, luglio

Un ampio settore dell'arco alpino — spaziante dal Monte Bianco alla Vetta d'Italia — è oggetto di una massiccia offensiva da parte di ingegneri e di tecnici, che squadernano gran copia di progetti ferroviari e stradali, in galleria e in quota, intesi ad agevolare le comunicazioni fra l'Italia e l'Europa settentrionale. Una rapida enumerazione allinea infatti, procedendo da Occidente, le gallerie stradali del Monte Bianco e del Gran San Bernardo; il supertunnel ferroviario e stradale del Gottardo; la strada tra Merano e la valle austriaca dell'Oetz: il traforo del Brennero; la strada da Vipiteno alla Zillertal; e infine il valico stradale della Valle Aurina, che congiungerebbe l'Alto Adige al Salisburghese.

Meno chilometri

In tanta congerie di progetti — la cui congiunta realizzazione assorbirebbe le risorse economiche di tutti i paesi interessati — uno solo è attualmente in via di esecuzione: quello della strada del passo del Rombo (Timmeljoch) che collegherà Merano con la Oetztal, cioè con la valle celebrata da Catalani nella sua «Wally». Sul versante austriaco i lavori sono ormai in pieno corso, e stanno per iniziarsi su quello italiano, facilitati dal fatto che la strada — sia pure abbandonata e in rovina — già esiste, costruita nell'anteguerra quale arteria di arroccamento del cosiddetto «Vallo Alpino del Littorio». Un altro e maggiore progetto appare di non lontana attuazione: il traforo automobilistico del Monte Bianco tra la Valle d'Aosta e Ginevra.

Ma al centro dell'attenzione si pone ancora una volta il Brennero, classica arteria di scambi fra l'Italia e l'Europa centrale. La vecchia strada ferrata, ormai quasi novantenne, e che ai suoi tempi costituì una ammirevole opera di ingegneria, è ormai prossima alla saturazione del traffico, mentre assai congestionata appare la parallela strada automobilistica. Il problema non è di oggi: da parecchi anni un tecnico trentino, l'ingegnere Antonio Sardagna, si battè strenuamente per la realizzazione di una galleria di valico, che accorcerebbe il percorso di parecchi chilometri, risparmiando inoltre la scalata al passo. Una galleria di circa venti chilometri condurrebbe da Steinach nel Tirolo a Colle Isarco, mentre la vecchia sede ferroviaria verrebbe utilizzata per la circolazione stradale.

Ebbene: il progetto Sardagna, rimasto sulla carta, sembra ormai superato dai tempi e dalle esigenze del traffico, a giudicare almeno da quanto s'è detto a Innsbruck in una conferenza internazionale svoltasi nei giorni scorsi, e dedicata ai «Problemi del traffico nelle Alpi Orientali». E convien premettere che, dopo il Trattato di pace sanzionante la neutralità della Repubblica austriaca, la vicina nazione appare orientata sulla direttrice offerta dall'esempio svizzero: sviluppo e potenziamento del turismo, e insieme il maggior percorso possibile in suolo austriaco alle correnti del traffico europeo. Non ha conseguito la Svizzera grandi vantaggi dal transito del Gottardo? Non sta forse la Confederazione elvetica studiando il raccordo fra le autostrade tedesche e italiane con il traforo del San Bernardino, e con il tunnel ferroviario-stradale del Gottardo, lungo la bellezza di quarantacinque chilometri?

Alle nuove prospettive austriache il progetto Sardagna sembra insufficiente: la conferenza di Innsbruck s'è appunto imperniata sull'esposizione di un nuovo, sensazionale, ed alquanto utopistico progetto dell'ing. August Dressler di Linz, promotore di una direttissima Monaco-Verona, con speciali diramazioni per Venezia e per Milano. Dalla capitale della Baviera, abbandonando il tracciato dell'attuale linea per Kufstein, la ferrovia di Dressler conduce rapidamente — sono previste due varianti per Bad Tölz e per Garmisch — ad Innsbruck, donde una colossale galleria di valico, lunga ben sessantacinque chilometri, porta a Scena, alla periferia di Merano; di qui a Bolzano, grazie ad un radicale rifacimento dell'attuale linea, poco più che tranviaria.

Cifre astronomiche

La ferrovia dell'ing. Dressler avrebbe tutte le caratteristiche di una linea di pianura, e per le modestissime pendenze e per il tracciato rettilineo o dalle curve ad amplissimo raggio: sì che il progettista prevede velocità massime di duecento chilometri l'ora, vale a dire una mezz'oretta da Monaco a Innsbruck e altrettanto da Innsbruck a Bolzano; in totale un'ora, contro le sette ore oggi richieste dai più rapidi convogli. Ma le intenzioni di Dressler non si fermano a Bolzano: la sua linea prosegue a sud lungo la Val d'Adige lungo l'attuale tracciato; e giunta a Salorno — cioè al famoso confine etnico — essa presenta una deviazione a sinistra, verso Venezia: una galleria di trenta chilometri sottopassa la Val di Fiemme, raccordandosi a Borgo Valsugana con la vecchia e malandata ferrovia attuale per Bassano del Grappa, da sottoporsi a sua volta ad una ricostruzione ex-novo. Conseguenza: un risparmio di circa duecento chilometri sull'attuale percorrenza Monaco-Venezia, e due ore e mezzo di viaggio dalla Baviera alle lagune.

Ma non basta: una seconda diramazione è prevista dall'ing. Dressler all'altezza della stazione di Domegliara, ove l'Adige sbocca nella pianura padana: ad evitare il giro per Verona, un raccordo Domegliara - Peschiera immetterebbe sulla grande linea per Milano, con un risparmio complessivo di circa centotrenta chilometri. Cioè da Monaco a Milano il viaggio si compirebbe in tre ore. Fantasia o realtà? Sono sufficienti i vantaggi offerti dalla ciclopica impresa a bilanciare l'astronomica spesa cui sarebbero chiamati le finanze d'Italia, Austria, Germania? Ai tecnici e agli economisti la risposta.

Guido Piamonte

L'estate è tempo di graziose reginette. Ogni spiaggia e ogni centro di villeggiatura ne elegge la propria, regolarmente provvista di scettro e corona e molte speranze

A PORDENONE IL SEGUITO DI «LASCIA O RATTOPPA»

Paola Bolognani oggi in Tribunale

Difficile prevedere la soluzione delle due cause civili

Pordenone, 26

Si svolgerà domani in Tribunale l'udienza civile riguardante la controversia tra Paola Bolognani, rappresentata dall'avv. Cassini di Pordenone e dall'avv. Ferlito di Roma, e la compagnia spettacoli «Glamour» rappresentata, a nome del suo direttore comm. Aldo Bedeschi, dagli avvocati Nino Corsaro, Ferdinando Lojacono e Giorgio Vigevani, di Milano, e dall'avv. Francesco Gasperini, di Pordenone.

Le cause civili sono due, una per ciascuna parte, e si riferiscono all'abbandono della rivista «Lascia o rattoppa» che si stava rappresentando a Firenze da parte della Bolognani, la quale aveva accettato di prendere parte allo spettacolo. La «Glamour» ha già ottenuto dal Tribunale il sequestro conservativo sui beni di Paola Bolognani fino alla concorrenza di dieci milioni, e chiede ora che la studentessa sia condannata al risarcimento dei danni subiti dalla compagnia per il suo abbandono, calcolati in venticinque milioni.

Paola Bolognani, dal canto suo, sostiene di essere stata costretta ad abbandonare la rivista per motivi di salute (lo esaurimento nervoso le avrebbe impedito di proseguire le fatiche non indifferenti dello spettacolo) e di essere stata ingannata, nel dare la sua adesione, con il pretesto dello scopo benefico che la manifestazione avrebbe dovuto avere. Sostiene inoltre che, contrariamente agli accordi, non sarebbe stata messa nelle condizioni di conoscere in tempo utile la parte da sostenere davanti al pubblico.

I legali della studentessa chiederanno pertanto che venga revocato il decreto di sequestro conservativo e siano pagate alla ragazza le spettanze non corrisposte dalla compagnia di riviste.

LA MORTE di Vittorio Veltroni

Roma, 26

Vittorio Veltroni, direttore del Telegiornale, si è spento oggi alle 16.40 dopo una lunga e inesorabile malattia. Nato a Tripoli il 27 novembre 1918, iniziò appena diciassettenne la sua attività presso la radio italiana vincendo il primo concorso nazionale per radio-cronista, e nella radio percorse la sua brillante carriera di giornalista fino a diventare il capo redattore della radiocronaca.

Diresse alcune rubriche radiofoniche di grande successo, tra cui «Arcobaleno» e «Voci dal mondo», settimanali del giornale radio.

L'attrice Olivia De Havilland ha dato alla luce una bambina all'Ospedale di Neuilly. Alla neonata è stato imposto il nome di Gisèle. Accanto all'attrice è il marito Pierre Galante

UNA CURIOSITÀ TRA L'UTILE E LO SCHERZO

MESSAGGI IN BOTTIGLIA SULLE VIE DEGLI OCEANI

Fascino e mistero di uno strano mezzo di comunicazione che impiega spesso decenni per recapitare notizie bizzarre

Si è potuto stabilire di recente che il primo a lanciare una bottiglia in mare affidando ad essa un messaggio fu il famoso filosofo greco Teofrasto, il quale compì questa operazione con l'evidente scopo scientifico di studiare la forza delle correnti marine e così rendersi conto della velocità che esse imprimono ad un oggetto che da esse possa venir trasportato. Molti secoli più tardi Beniamino Franklin volle ripetere l'esperimento e il suo interesse venne rivolto in modo particolare al Gulf Stream, di cui, servendosi appunto di bottiglie opportunamente lanciate in mare, potè stabilire la forza e le varie direzioni, fornendo ai naviganti dei preziosi elementi che ancor oggi sono tenuti nella massima considerazione dagli studiosi.

Fascino e mistero delle bottiglie che fluttuano sulle onde marine, compiono qualche volta il periplo del mondo e finiscono poi su di una spiaggia con il loro contenuto ancora intatto anche se sono passati molti anni. Esse ci parlano di un mondo romanzesco e meraviglioso, si riportano alle strane avventure dei mari, solleticano la nostra fantasia e ci aiutano perfino a ricostruire piccole e grandi tragedie avvenute negli oceani.

Da oltre duemila anni infatti, marinai, geografi, avventurieri e naviganti, spinti dai più diversi motivi, gettano delle bottiglie in tutti i mari del mondo: sono lettere o poche righe di addio di gente che si trova in pericolo, S.O.S. di passeggeri che viaggiano su piroscafi investiti da tempeste, sono anche però strane e curiose missive e qualche volta perfino dei testamenti.

Naturalmente non si adoperano le usuali bottiglie. In genere vengono sempre usate bottiglie di vini di marca e preferibilmente quelle di whisky o di birra. Si racconta in proposito che durante il proibizionismo essendo tali bottiglie assai rare gli americani le rimpiazzarono con le bottiglie di succo di pomodoro.

Comunque se Verne fece trovare una bottiglia con un importante messaggio nello stomaco di un delfino, non meno interessante fu quella trovata nel 1949 al largo di Murmansk da un pescatore russo. Nella bottiglia c'era un messaggio spedito nel 1902 dall'esploratore Evelyn Baldwin, che si trovava nelle regioni artiche, con il quale egli chiedeva soccorsi trovandosi in difficoltà. Quando però la bottiglia fu trovata l'esploratore era morto da una quindicina di anni nel letto di casa!

Un'altra bottiglia gettata da un neo-zelandese nel mare di Aucklan venti anni fa, fu trovata alcune settimane or sono sulle spiagge di Norfolk e per giungervi si suppone che abbia attraversato il Pacifico, il litorale africano lo abbia costeggiato per rimontare verso nord est ed essere infine presa nelle «spire» del Gulf Stream fino al litorale inglese.

Ma non tutte le bottiglie contengono solo messaggi o notizie scientifiche. Fate attenzione se ora trovandovi su di una spiaggia non accada anche a voi la avventura toccata ad un certo J. Wurm di San Francisco il quale se ne stava beatamente prendendo un bagno sulla spiaggia californiana quando una bottiglia gli fu portata addosso da un'onda. Egli la portò a riva e l'aprì. Nell'interno c'era un messaggio di questo tenore: «Io lascio tutti i miei beni al fortunato che troverà questa bottiglia e al mio avvocato Barry Cohen, in parti eguali».

Il messaggio portava la data del 20 giugno 1937 ed era firmato Daisy Alexander, senza però alcuna indicazione del luogo dove il messaggio era stato redatto. Sicchè il buon Wurm impiegò ben tre mesi per avere qualche indicazione più precisa e scoprì che mister Alexander altri non era che il figlio del magnate delle famose macchine da cucire Singer. La fortuna del testatore ammontava a ben 12 milioni di dollari e non era stata ancora devoluta in quanto non era stato rintracciato il testamento. Wurm allora scrisse a un'agenzia d'informazioni che lo mise in contatto con lo avvocato Cohen che fece autenticare il messaggio e naturalmente dovette iniziare una causa ereditaria in quanto i parenti di Alexander si opposero.

Si potè poi ricostruire il tragitto compiuto dalla bottiglia che era stata lanciata nel Tamigi da dove aveva raggiunto le regioni polari, deviando poi verso ovest e attraversando il Pacifico prima di toccare la costa californiana.

Al tempo della regina Elisabetta I d'Inghilterra era proibito raccogliere le bottiglie e leggerne il contenuto e chi lo faceva veniva punito con la pena di morte. La misura era stata presa in relazione al fatto che un pescatore ebbe un giorno a trovare una bottiglia con un messaggio cifrato, redatto da un servizio di spionaggio. Sicchè si creò allora nel Ministero della Marina inglese un ufficio «responsabile delle bottiglie gettate in mare» che venne abolito solo da Giorgio II, nel secolo scorso.

Le bottiglie sono però ancor oggi utili per misurare le correnti marine, anche se il metodo non è sempre preciso e di facile interpretazione. Gli oceanografi comunque non disdegnano di servirsi di questo mezzo per le correnti superficiali. Un precursore di queste ricerche fu il principe di Monaco che nel 1885 dal suo yacht lanciò una flottiglia di bottiglie numerate, gettandone in mare 1700 e recuperandone poi 227. Oggi il «Club internazionale delle bottiglie in mare», la cui centrale è a Monaco, riunisce le notizie che giungono da ogni parte del mondo. Nel museo poi, del Principato, sono raccolte e catalogate tutte le bottiglie rinvenute da un paio di secoli e si è potuto anche stabilire che in media una bottiglia compie un tragitto da 2 mila a 4 mila chilometri in tempi variabili tra 107 e 1127 giorni.

Bruno Cerdonio

NUOVA VIA di Cesare Maestri

Trento, 26

Il solitario della montagna, Cesare Maestri, ha ieri scalato un campanile nel gruppo di Brenta che altri avevano tentato di salire senza mai riuscirvi

Si tratta di un campanile alto 250 metri che si stacca nelle vicinanze del rifugio Selvata nel gruppo dei Massodi.

Cesare Maestri ha attaccato il campanile sulla cresta sud-est dei Massodi. La scalata ha avuto inizio alle ore 8 ed è terminata alle ore 12, con impiego nella salita di un solo chiodo. La discesa è durata due ore.

Concorso giornalistico al premio di Viareggio

Quest'anno il Comitato permanente del Premio Viareggio bandisce un concorso per il migliore articolo o servizio sulla stampa italiana e estera — quotidiana e periodica — in occasione della prossima edizione del premio.

Su giudizio del Comitato, agli articoli o servizi ispirati al premio, verranno assegnati due premi consistenti in due macchine Olivetti Lettera 22.

Non è fatto obbligo la presentazione di copie degli articoli o servizi pubblicati essendo cura del Comitato permanente di vagliare attentamente detto materiale stampa.

Gli articoli o servizi dovranno essere pubblicati entro il 1.o ottobre del corrente anno. La premiazione avverrà prima del termine dello stesso mese.

CRONACA DELLA CITTA'

L'AFFONDAMENTO DELL'«ANDREA DORIA»

Il dolore di Trieste per la tragedia sull'Atlantico

Numerosi marittimi giuliani fra l'equipaggio - La commozione della città espressa dal Sindaco Bartoli e dal Consiglio provinciale

Era naturale che una così dolorosa tragedia del mare toccasse profondamente il cuore di Trieste, città marinara per eccellenza, città madre di navi, città che continua a dare la sua più bella generazione alla vita sul mare. La grave notizia è serpeggiata subito, nelle prime ore di ieri mattina, di casa in casa, di ufficio in ufficio, di cantiere in cantiere; chissà chi l'aveva captata per prima. Da una qualche radio, probabilmente. Non si è quasi parlato di altro, ieri in città.

Le prime notizie erano in certo modo tranquillanti; a parte il disastro, pareva che non si dovessero lamentare vittime umane. Per lunghe ore, radio e telescriventi hanno continuato a ripetere che non una sola persona, nè tra i passeggeri nè tra l'equipaggio, era perduta. Solo nel tardo pomeriggio si è saputo che vi erano dei morti e numerosi feriti. La triste conferma è stata data dalla seconda edizione del «Piccolo Sera». Allora le preoccupazioni si sono fatte più sensibili, in quanto si sapeva che sulla «Andrea Doria» erano imbarcati numerosi marittimi triestini, tra ufficiali e personale vario. Secondo un primo accertamento, i marittimi giuliani sono non meno di un centinaio. Così in numerose famiglie si è fatta strada una viva e comprensibile preoccupazione, e le telefonate si sono succedute alla redazione del nostro giornale e alla sede della «Italia». Ma nessuno era in grado di rispondere alle ansiose domande dei familiari. L'elenco degli imbarcati non ha potuto essere ancora reso pubblico perdurando i necessari controlli fra i superstiti raccolti dalle numerose navi accorse intorno al relitto della nave, prima che colasse negli abissi.

Superata la prima, fortissima emozione per la sciagura, molti si sono posti la domanda: «E come è stato possibile?». Come, cioè, due navi moderne, dotate degli strumenti scientificamente più perfetti (oggi un ponte di comando non ha nulla di empirico, è quasi un'aula universitaria) possono venire a collisione, e su una rotta che non ha nulla di misterioso. La nebbia, sta bene; ma tanto la «Doria» che la «Stockholm» possedevano tutti i diversi strumenti ultrasensibili, capaci per così dire di vedere l'aria, perforare l'oscurità, sostituire l'occhio umano nella nebbia; [illegible] come mai due navi del genere hanno potuto scontrarsi sullo Oceano e ferirsi a morte?

Così parlava ieri la gente minuta, [illegible] perchè in età di energia nucleare [illegible] dei nostri navigatori; [illegible] radar, bussole giroscopiche, ecometro, gli infiniti meccanismi che la rendono sicura quanto una città; eppure una sciagura immane — immane comunque anche se per fortuna le perdite sono limitatissime — ha potuto verificarsi.

Ma gli esperti del mare, i vecchi comandanti, non osavano pronunciare giudizi, ieri, per le ancora troppo scarne notizie. «Sul mare tutto è possibile» ci ha detto un vecchio capitano; ed ha soggiunto: «Talvolta uno scarto minimo di giudizio può causare un disastro; e altre volte tutta la nostra sapienza non serve: c'è l'imponderabile del mare, mare sempre misterioso, sempre crudele». Tutto qui, ciò che abbiamo potuto ricavare interpellando marittimi ed esperti. «Uno dei due comandanti — ha commentato un vecchio lupo di mare — forse non ha rispettato rigorosamente i regolamenti internazionali marittimi». E un altro ha detto: «Quella «Stockholm» è nata sotto cattiva stella: è la terza incarnazione di una nave che ha portato a tutti sciagura». Alludeva alla prima, costruita a Monfalcone e distrutta da un incendio; alla seconda, distrutta durante la guerra e finita nel cosiddetto «cimitero di navi» nel vallone di Muggia; e infine questa terza...».

Un altro esperto, infine, ha osservato: «Bisogna tener conto del limitatissimo tempo offerto dalle circostanze ai due comandanti per riflettere, decidere ed eseguire la manovra di emergenza al momento del pericolo. Ammesso che la cognizione reciproca delle due unità si sia avuta soltanto a vista, si deduce che siano trascorsi non più di novanta secondi dalla percezione visiva all'atto dell'urto. Se, infatti, la visibilità era di un miglio e se i due transatlantici procedevano — come di consueto in alto mare — a tutta forza, ad una velocità cumulativa di quasi 45 miglia, la velocità d'avvicinamento doveva superare i ventidue metri al secondo».

Ma sono forse parole inutili; occorrerà attendere il risultato dell'inchiesta condotta in sede internazionale per stabilire le ragioni precise del sinistro. Resta da dire che occorreranno alcuni anni di lavoro (e non parliamo della immensa ricchezza finita in fondo all'oceano) per riavere una nave come l'«Andrea Doria»; ma possiamo sin d'ora affermare che essa rinascerà bella e possente quanto e più di prima. Purtroppo il mare vuole ancora dagli uomini, malgrado tutto, tremendi sacrifici.

Il capitano Giuseppe Chalvien, uno dei più apprezzati comandanti della nostra marineria, ha appreso la notizia della sciagura appena rientrato ieri mattina a Trieste da Genova, con particolare accoramento. Aveva comandato la «Andrea Doria» la scorsa estate proprio in questo periodo; sotto la sua direzione, la superba turbonave aveva compiuto quattro viaggi transoceanici. L'unità, una delle più moderne della nostra flotta e che tutto il mondo ci invidiava, era dotata delle ultime creazioni della tecnica elettronica: [illegible] me sia avvenuto il disastro, tanto più che nella rotta di New York [illegible] «Andrea Doria» tutti i transatlantici seguono rotte praticamente parallele. La collisione dovrebbe perciò essere avvenuta per qualche manovra compiuta da una delle due navi per quell'imponderabile che provoca sempre simili sciagure. Il comandante Chalvien aveva avuto proprio in questi giorni l'ambito onore di comandare il «Giulio Cesare» nel viaggio inaugurale. Partito da Genova il 10 luglio, era arrivato, dopo una navigazione regolarissima, a New York, e dopo una breve sosta era ripartito per l'Italia. Entrando nel Mediterraneo, il «Giulio Cesare» aveva gioiosamente salutato con le sirene l'«Andrea Doria» che si apprestava ad entrare nell'Atlantico, per il suo purtroppo ultimo viaggio.

I vecchi lupi di mare, i comandanti che hanno percorso tutte le rotte del mondo per decenni e decenni, ritengono il disastro di ieri — per la sua portata come per il danno economico — fra i più gravi della storia della marineria italiana. Analoghe sciagure si ebbero [illegible] nel '29 e [illegible] del [illegible] e nel [illegible] seguente [illegible].

Fra i giuliani a bordo dell'«Andrea Doria» erano il capo macchinista Giovanni Grego, il primo commissario Antonio Comici e il secondo commissario Adolfo Bonivento. Il capo macchinista Grego era al suo secondo viaggio sull'«Andrea Doria», avendo preso imbarco il 23 giugno scorso. All'ottavo viaggio si trovava invece il primo commissario Comici, imbarcato dal gennaio scorso, mentre il secondo commissario Bonivento si era imbarcato sull'«Andrea Doria» alla partenza da Genova, dopo lunghi anni di servizio sulla «Vulcania» e sulla «Saturnia». Degli ufficiali dello S. M., nessuno era giuliano.

Il Sindaco Bartoli ha mandato il seguente telegramma all'on. Pertusio, Sindaco di Genova: «Profondamente commosso gravissima dolorosa perdita «Andrea Doria», formulo nome città fervidi voti pronta ricostruzione gemella bella nave vanto Marina mercantile italiana. Invio espressioni viva partecipazione solidarietà famiglie colpite et valoroso equipaggio cordialmente a me vicino durante recente viaggio Nord America. Affezionatissimo Sindaco Bartoli».

Della commozione e del dolore di Trieste per la sciagura dell'«Andrea Doria» si è fatto anche interprete il Consiglio provinciale nella riunione di ieri. Lo ing. Rados, che presiedeva la seduta, ha interrotto i lavori appena appresa la notizia che il transatlantico era affondato, per esprimere con toccanti parole la partecipazione di Trieste all'ansia di tutta la Nazione per il grave disastro e per la salvezza delle tante vite in pericolo.

Anche la direzione del PRI, riunita ieri sera, ha manifestato profondo cordoglio, a nome dei repubblicani e di Trieste marinara, per la tragedia e i lutti che colpiscono tanto dolorosamente la Marina nazionale e l'Italia.

La Nuova Camera del Lavoro-CGIL ha inviato telegrammi alla FILM e alla Camera di Lavoro di Genova, esprimendo il dolore per la grave sciagura.

RIMANE ANCORA IL PROBLEMA DEL CONSIGLIO COMUNALE

Costituita la Giunta provinciale d'intesa fra D.C., P.R.I. e P.S.D.I.

I quattro assessori effettivi: Delise, Franceschini e Sferco (democristiani), Dulci (PSDI) - Un vivace incidente - I comunisti hanno deposto scheda bianca

Eletto il presidente la settimana scorsa, il Consiglio provinciale ha costituito ieri sera anche la Giunta, risolvendo così parte, seppure non la preminente del complesso problema politico post-elettorale. L'elezione degli assessori è avvenuta alla prima votazione, a maggioranza assoluta, determinata dagli undici voti dei consiglieri democristiani e dai due suffragi dei consiglieri repubblicano e socialdemocratico. E' stata quindi confermata la solidarietà tra i partiti del centro democratico sulla base dell'intesa raggiunta giovedì scorso per l'elezione del prof. Gregoretti a presidente dell'amministrazione provinciale, ma con una formula che si è sostanziata ieri anche nella qualificazione politica della Giunta, nella quale è entrato a far parte l'esponente socialdemocratico.

In effetti la costituzione degli organi provinciali non presentava le difficoltà che si sono prospettate al Consiglio comunale, e ciò per la diversa distribuzione ed entità numerica dei gruppi politici che sono rappresentati al Consiglio provinciale. In quest'ultimo, infatti, agiscono solo sei partiti, e la D.C., da sola, conta undici su 24 consiglieri, formando inoltre la maggioranza assoluta con l'adesione del P.R.I. e del P.S.D.I. (altri due consiglieri, e pertanto in totale la metà più uno del Consiglio).

Evidente però risultava la stretta connessione tra Provincia e Comune nella ricerca di una formula politica atta a rendere funzionanti entrambe le amministrazioni, sulla medesima base di accordo tra i partiti. Ciò faceva quindi presumere che anzitutto si sarebbe mirato a risolvere la situazione più difficile che presenta il Comune, appunto perchè quella alla Provincia ne sarebbe risultata poi logica conseguenza, di facile attuazione comunque.

Ma tra i tanti colpi di scena che le confuse vicende politiche hanno prodotto nelle ultime settimane, era ormai segnato che gli sviluppi della situazione procedessero in modo sconcertante. Lo dimostrano le stesse dichiarazioni rese ieri al Consiglio provinciale dai tre partiti della maggioranza, dichiarazioni con le quali palesemente si è cercato di impegnare il voto che i partiti s'apprestavano ad esprimere anche — e forse soprattutto — per le votazioni di martedì prossimo al Comune. Ed il voto è stato ieri concorde, pur essendo risultate ben diverse le impostazioni che i partiti hanno dato alla ricostituita intesa. La D. C. infatti ha voluto riaffermare chiaramente la propria volontà di mantenere la collaborazione tra tutti i componenti del quadripartito. Da parte sua il rappresentante del P.R.I. ha implicitamente accettato tale formula, aderendo all'elezione della Giunta provinciale sulla base della collaborazione tripartitica «nell'ambito del centro democratico» (in Provincia mancano i liberali). Per contro invece il P.S.D.I., sulla base della soluzione raggiunta alla Provincia, ha voluto porre un'ipoteca sulla costituenda Giunta comunale, riaffermando l'opposizione ai liberali.

Come si vede, una situazione comunque definita per quanto concerne la Provincia (ed è un risultato positivo alfine conseguito) ma foriera di nuove complicazioni per il più impegnativo problema del Comune. Ieri insomma si è discusso in sede di Consiglio provinciale ma il pensiero era costantemente rivolto invece al Comune.

La singolare atmosfera si è creata con la dichiarazione fatta, a nome della D.C., dal consigliere avv. Persoglia, subito in apertura di seduta. Ha cioè ricordato l'obiettivo tenacemente perseguito dai democristiani per mantenere l'unione tra i partiti democratici italiani, attuata nei dieci anni trascorsi quale elemento di valida difesa dei valori democratici e nazionali nella nostra città e tuttora operante nel Governo. Prospettata la possibilità di costituire la Giunta provinciale su tale base, l'avv. Persoglia ha soggiunto: «La D.C. esprime l'augurio che anche per l'amministrazione comunale possa realizzarsi una soluzione basata sulla stessa linea politica. Anche se due soli tra questi partiti (nota: del centro democratico) hanno possibilità di partecipare alla responsabilità della Giunta provinciale, la sostanza politica non muta, ferma restando l'impostazione cui prima ho accennato». Per l'elezione ad assessori ha quindi proposto i democristiani dott. Marcello Franceschini, avv. Francesco Sferco, dott. Giordano Delise e il socialdemocratico prof. Giuseppe Dulci.

L'assenza dei repubblicani dalla Giunta è stata quindi spiegata dal consigliere Bazzaro, il quale non poteva accettare il mandato sia per la decisione del P.R.I. di non entrare nelle Giunte, nonchè per la sua obbedienza allo statuto dalla Camera del Lavoro, della quale è segretario, che vieta tali incarichi pubblici ai responsabili dell'attività sindacale. Bazzaro, a ogni modo, a nome del P.R.I. ha affermato che, coerentemente allo atteggiamento assunto già nella elezione del presidente del Consiglio provinciale, aderiva alla soluzione attuata sulla «base politica tripartita nell'ambito del centro democratico».

E' seguita quindi l'adesione del rappresentante del P.S.D.I., il quale ha esordito ricordando l'elezione del prof. Gregoretti avvenuta la settimana scorsa «senza i voti della destra sedicente nazionale», affermazione questa che poi doveva dar luogo ad un vivace incidente. Sul problema sostanziale, il consigliere socialdemocratico ha pure spostato l'obiettivo verso il Comune, per dichiarare che l'esclusione dei liberali dall'amministrazione civica veniva posto come una premessa «e un impegno comune» per una politica comunale di più «proficuo dinamismo sociale». Nei confronti dei liberali ha inoltre richiamato un recente pronunciamento del P.L.I. che auspicava al Comune la costituzione di una «Giunta democratica e nazionale» per attribuire ai liberali l'intenzione di aprire verso le destre. Sempre con riguardo al problema del Comune, il rappresentante socialdemocratico ha quindi aggiunto che la sua partecipazione alla amministrazione provinciale sarebbe stata riesaminata e riveduta nel caso di una soluzione al Consiglio comunale non gradita al P.S.D.I.

Senza emozioni è quindi seguita la votazione, che ha visto eletti i quattro candidati proposti subito al primo scrutinio. Alla votazione non hanno partecipato i due consiglieri del M.S.I. e il rappresentante monarchico. Questo ultimo, l'avv. Antonini, aveva chiesto al prof. Dulci di precisare a quali partiti alludeva nella espressione usata di «destra sedicente nazionale». Il consigliere socialdemocratico non ha risposto, adducendo che la discussione era ormai chiusa perchè già s'erano iniziate le operazioni di voto, e in segno di protesta e tre esponenti della «destra» hanno allora abbandonato l'aula, restando assenti anche durante la successiva elezione dei due assessori supplenti, che sono risultati l'ing. Andrea Rados e geom. Raffaello Corberi, entrambi democristiani.

Solo dopo, a seduta già dichiarata chiusa, il prof. Dulci ha risposto all'avv. Antonini, sollevando anzi la protesta dei comunisti i quali sostenevano che la riunione era ormai finita. Il consigliere socialdemocratico ha detto che giudicava «sedicenti nazionali», «traditori della Patria» partiti e stampa «quando includono il P.S.D.I. nel fronte antinazionale» per il noto voto che i socialdemocratici hanno dato al Comune in occasione dell'elezione del Sindaco.

Resta ancora da segnalare l'atteggiamento dei comunisti, che ieri alla Provincia si sono limitati a deporre schede bianche, astenendosi quindi da ogni diretta azione politica. Può considerarsi questo un elemento indicativo per le prossime votazioni al Consiglio comunale? E' prematuro ogni giudizio in proposito, ma un orientamento dei comunisti verso l'astensione potrebbe effettivamente sussistere, dopo il fallimento delle precedenti manovre.

EPILOGO DELLA SCIAGURA DELL' F.L. 54

La salma del com. Pappalepore arriva nel pomeriggio a Trieste

La sciagura aerea in cui hanno trovato la morte il comandante Pappalepore e i due giovani monfalconesi che assieme a lui si trovavano a bordo dell'F.L. 54 precipitato sui monti del Trentino si avvia alla sua mesta conclusione. Esaurite tutte le formalità di rito, le tre salme lasciano questa mattina la camera ardente allestita a Canal San Bovo per essere traslate sull'auto funebre fino a Monfalcone. L'arrivo a Monfalcone è previsto per le ore 17 al ponte dell'Anconetta, da cui, con semplice rito, partirà il corteo funebre dietro alle salme di Marcello Biasi e di Franco Morgante. Monfalcone tributerà con piena solidarietà e commosso affetto le sue ultime onoranze ai due coraggiosi e sfortunati giovani.

La salma del comandante Giacomo Pappalepore verrà invece con ogni probabilità traslata direttamente a Trieste.

Il comandante Pappalepore aveva 40 anni e un lungo e brillante passato aeronautico al suo attivo. Dal 1935 al 1943 era stato al servizio dell'Aeronautica militare, come istruttore presso la scuola di caccia a Foligno prima, come combattente nei cieli del Mediterraneo e della Tunisia durante la guerra. Le sue imprese belliche, con una ventina di aerei avversari abbattuti, gli hanno a più riprese valso decorazioni al Valor militare: due Medaglie d'argento, una Medaglia di bronzo sul campo e una Croce di guerra. Era venuto a Trieste nel 1948, dopo il congedo, e si era impiegato presso l'Acegat. La passione per il volo lo ha però presto riportato nell'ambiente aeronautico in cui era molto conosciuto e apprezzato per la sua capacità e le sue doti di coraggio. Ultimamente, e cioè dal 4 luglio scorso, era stato assunto come istruttore presso la scuola di pilotaggio all'aeroporto di Ronchi.

Nel settore sindacale

Prosegue lo sciopero dei tipografi dell'EST di via Montecchi. In conseguenza neppure oggi usciranno i due quotidiani che si stampano in quello stabilimento il «Corriere di Trieste» e il «Primorski Dnevnik». I dipendenti all'atto di iniziare lo sciopero, si erano dichiarati pronti a sospendere l'agitazione qualora la direzione dello stabilimento a sua volta si fosse dichiarata disposta a recedere dalla posizione assunta.

Ieri ha avuto luogo la quarta udienza per i reclami avanzati dai lavoratori della «Kraftmetal»; sono stati accettati quasi tutti gli esposti presentati. Nei prossimi giorni sarà provveduto inoltre al pagamento degli importi relativi agli assegni familiari.

Due assemblee dei lavoratori dell'Acegat hanno esaminato ieri la situazione venutasi a creare per l'irrigidimento della Commissione amministratrice, che ha interrotto le trattative. I lavoratori hanno riconfermato la decisione di proseguire nell'azione intrapresa approvando l'operato dei Sindacati di categoria per la preparazione delle forme dell'agitazione nella quale sfocerà l'attuale protesta, per ottenere la stipulazione di un nuovo contratto con migliorie agli istituti contrattuali.

Il comitato aziendale unitario dell'Esso Standard Italiana ha chiesto di esser ricevuto dal Commissario generale del Governo, per esporre la situazione attuale in merito alla progettata riduzione del personale, cessione di alcuni servizi aziendali a ditte appaltatrici.

STATO CIVILE

del giorno 26 luglio 1956

Nati 9, morti 5.

MORTI: Mininel Riccardo Giacomo a. 63; Brauer Reginaldo mesi 1; Lukac Giuseppe a. 87; Toss in Nola Marcella a 56; Belzi Giuseppe a. 62.

CALENDARIETTO

Ieri: Temperatura massima 28.3, minima 20.9; pressione 620.1 stazionaria; umidità 64 per cento; temperatura del mare 25.2.

Oggi: S. Pantaleone. — Il sole sorge alle 4.42, tramonta alle 19.40. La luna leva alle 21.18, cala alle 9.20.

Maree. — OGGI: bassa alle 18, cm. 23 sotto il l. m.; alta alle 23.30, cm. 21 sopra il l. m. — DOMANI: bassa alle 5.45, cm. 37 sotto il l. m.

Turno notturno delle farmacie: Cipolla, via Belpoggio 4; Godina, via Ginnastica 6; Maddalena, via dell'Istria 43; Pizzul e Cignola corso Italia 14; Croce Azzurra, via Commerciale 26; Harabaglia, Barcola; Nicoli, Servola.

Le pensioni alle vittime di aggressioni jugoslave

Il n. 182 della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, uscito il 23 luglio corr. pubblica il decreto n. 1550 del Presidente della Repubblica di data 24 dicembre 1955 relativo al termine di applicabilità della speciale legge per la concessione di pensioni di guerra ai cittadini italiani vittime di aggressioni da parte degli slavi.

Le disposizioni in materia di pensione, assegni ed indennità di guerra ai cittadini italiani i quali, nelle province di confine con la Jugoslavia o nei territori soggetti a detto Stato, abbiano riportato ferite o lesioni ad opera di elementi slavi in occasione di azioni aventi fini politici, nonchè ai congiunti dei detti cittadini italiani, in caso di morte, si applicano per gli eventi avvenuti fino al 31 dicembre 1954.

LA RADIO

PROGRAMMA NAZIONALE

11.45: Musica da camera; 12.10: Orchestra Conte; 13.20: Musica operistica; 16: Ritmi e canzoni; 17.45: Concerto del baritono Andrea Petrassi e della pianista Loredana Franceschini; 18.30: Università Marconi; 18.50: Orchestra Canfora; 19.15: Storie alpine; 20: Orchestra Gimelli; 21: Concerto sinfonico diretto da Eduard Van Beinum; 22.45: Orchestra Cergoli; 23.25: Musica da ballo.

SECONDO PROGRAMMA

9.30: Complesso di Franco Russo; 13: Dischi volanti; 13.50: La fiera delle occasioni; 15: IV Festival della canzone napoletana; 16: Quando l'opera sorride; 17: Il diario di un pazzo, di N. Gogol; 18.30: Musica da ballo; 19.30: Orchestra Galassi; 20.30: A grande richiesta; 21: Vecchi amici; Biglietto festivo; 22: Incontro Roma-Londra; 23: Canta Ugo Calise.

Trasmissioni locali — 14.30: Terza pagina, 19.45: Incontri dello spirito.

TELEVISIONE

18: Musei d'Italia; 18.30: Trasmissione per i ragazzi; 21.15: L'Arlesiana, di A. Daudet.

RILEVAZIONI STATISTICHE DEGLI ULTIMI MESI

Fenomeni contrastanti della nostra vita economica

L'alto carico delle imposte, la curva ascendente dei protesti cambiari e il sensibilissimo aumento dei depositi bancari

Nella vita finanziaria triestina si notano alcuni sintomi di squilibrio con caratteri specifici che meritano di essere esaminati sotto un profilo più generale. I «fatti» più salienti sono i seguenti: 1) il «carico» delle imposte va aumentando; 2) sta aumentando pure il volume dei protesti cambiari; 3) il tasso di accrescimento dei depositi in banca registra un discreto e confortante aumento; 4) risultano in diminuzione le operazioni di borsa.

Le imposte e le tasse d'ogni genere e tipo presentano questi sviluppi:

Imposte	1953	1954	1955
	in miliardi di L.		
dirette	2,6	2,9	3,2
indirette sugli aff.	8,2	8,8	10,1
di produzione	10,9	10,5	11,3
altre	5,2	5,3	6,7
	26,9	27,5	31,3

Fra il 1952 e lo scorso anno le imposte risultano aumentate di 4,4 miliardi di lire; rispetto al 1954 lo incremento è stato di 3,8 miliardi di lire. Nel corso dei primi 5 mesi di quest'anno le sole tasse e imposte indirette sugli affari hanno avuto un aumento medio mensile di oltre 120 milioni di lire mensili rispetto allo stesso periodo del 1954. Stralciando le imposte di produzione, una buona parte delle quali rientrano poi nei patrimoni delle imprese interessate alla produzione stessa, si rileva che il carico medio per ogni cittadino è di circa 65-66 mila lire annue. Nel 1952 ogni cittadino pagava attorno alle 54.000 lire all'anno. Oltre alle imposte succitate i lavoratori e le ditte locali hanno corrisposto all'Istituto nazionale previdenza sociale 4,5 miliardi di lire. Calcolando le retribuzioni medie sulla base di 35 mila lire mensili, si giunge alla constatazione che la cosiddetta «protezione sociale» incide in cifra in ragione di lire 14.000 mensili pro capite. Come carico di imposte — pertanto — la nostra città si trova almeno alla pari, in proporzione alla popolazione, alle altre grandi città consorelle della penisola, pur avendo perduto il contributo economico e finanziario della ricca regione che nell'ante guerra gravitava sull'emporio stesso.

Ma il fenomeno che è maggiormente indicativo di una situazione critica è quello dei protesti cambiari. Nei primi cinque mesi dell'anno s'è avuto un aumento davvero ragguardevole; ecco le cifre:

Protesti mensili in milioni di lire	
1948	14,8
1950	42,5
1952	39,9
1954	59,7
1955	52,7
1956 febbraio	50,3
febbraio	41,4
marzo	68,7
aprile	109,0
maggio	83,1

Nel dopoguerra il volume dei protesti non s'è mai elevato al di sopra delle cifre dell'ultimo trimestre. I 109 milioni di lire di effetti protestati nello scorso aprile costituisce pertanto la punta di «record».

I depositi presso banche continuano, intanto, a crescere mese per mese. Nello scorso marzo, data dell'ultima rilevazione, il danaro fresco in deposito presso gli Istituti di credito, ha raggiunto la quota di 63,5 miliardi di lire. Nel corso di un anno, e cioè dal marzo 1954 al marzo scorso, i depositi a risparmio sono aumentati di 2,8 miliardi di lire, mentre quelli di conto corrente sono saliti a 36,1 miliardi, con un incremento di oltre 7,2 miliardi di lire. Complessivamente, in un anno, i privati e le imprese cittadine hanno capitalizzato in banca circa 10 miliardi di lire. A titolo di curiosità merita far rilevare che nel 1948 presso le banche esistevano appena 12,1 miliardi di lire, contro i 63,5 attuali. Pertanto in 8 anni e 3 mesi il risparmio della piazza espresso in danaro bancario è aumentato di 51,4 miliardi di lire, cioè di oltre il 500 per cento. Ovviamente la carenza di iniziative produttive ha spinto molti imprenditori a preferire un investimento meno redditizio ma forse meno aleatorio. E' confortante, comunque, il fatto che sulla piazza non manca il danaro da investimento, che potrebbe essere stimolato a uscire dalle «sagrestie» bancarie con un'opportuna azione collaterale di provvidenze governative.

Il servizio ferroviario per il periodo di Ferragosto

Anche quest'anno la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato ha predisposto un servizio straordinario sulle linee di maggior traffico in occasione delle ferie estive e particolarmente del prossimo Ferragosto.

Sulla linea Torino - Milano - Venezia entreranno in servizio sussidiario ben 46 treni nel periodo dal 28 luglio al 16 agosto. In particolare è stato istituito un collegamento, per il giorno 13 agosto, Milano - Venezia - Udine, con partenza dalla metropoli milanese alle 0.43, arrivo a Mestre alle 5.50, a Venezia alle 5.56 e a Udine alle ore 8.40.

La benedizione a San Giusto della bandiera dell'UNUCI

Domenica prossima, alle 11.15, in occasione della benedizione della bandiera del Gruppo U.N.U.C.I. di Trieste, offerta gentilmente dalle madri e vedove dei Caduti in guerra, verrà celebrata nella cattedrale di S. Giusto una Messa; indi sul piazzale antistante l'Ara della III Armata, si procederà alla benedizione della bandiera. Madrina la signora Letizia Fonda Savio, presidente dell'Associazione nazionale Caduti e dispersi in guerra. Alla cerimonia presenzieranno il Presidente nazionale dell'U.N.U.C.I. on. Tito Zaniboni, le autorità civili, militari e le Associazioni d'Arma con labaro. A chiusura della cerimonia verrà deposta una corona di alloro al Monumento ai Caduti.

Il locale U.N.U.C.I. invita tutti gli ufficiali in congedo iscritti o no all'Unione, di intervenire alla cerimonia.

Il dott. Franceschini lascerà la presidenza dell' E.C.A.

Il dott. Marcello Franceschini, che ieri è stato eletto quale assessore nell'Amministrazione della Provincia, nell'intento di dedicare attivamente il suo lavoro dell'incarico conferitogli, si appresta a lasciare la presidenza dell'E.C.A., che ha retto con attaccamento e passione in questi anni, prodigandosi anche nelle attività annesse nei diversi settori dell'assistenza sociale.

NOTTE D'INCANTO SULLA RIVIERA

Un'immensa moltitudine da Barcola a Miramare

L'elegantissimo ballo al Castello - Suggestive luminarie in cielo e sul mare - L'eccezionale traffico

La festa popolare sulla riviera di Barcola ha riportato alla memoria le più vivaci e animate scene d'insieme delle «kermesse» che lo schermo ci ha sinora presentato. Protagonista dell'eccezionale notte rivierasca è stata la folla. Folla che si è riversata laggiù con ogni mezzo, dal tram alle macchine fuori serie, dai piroscafi alla proletaria bicicletta. La gente che aveva invaso i locali, le rive, i margini della via e ovunque c'era un posto libero ove posare i piedi, si è divertita, ha cantato, ha applaudito e si è entusiasmata durante l'esibizione della caratteristica musica in piazza, mentre il cielo s'accendeva dei luminosi arabeschi dei fuochi artificiali. Barcola sembrava avere indossato lo sgargiante abito della tradizione: ogni locale era diventato un giardino di fiori luminosi e multicolori; ogni distributore di benzina era illuminato a festa e inflorato come un carretto siciliano. La banda «Giuseppe Verdi» e la banda «Enrico Toti» sono state subissate d'applausi dopo l'esecuzione di ogni pezzo: erano musiche care al cuore di tutti, musiche che avevano le note intessute di lontani e dolci ricordi. Il «clou» della serata è stata la fantasmagoria luminosa dello spettacolo pirotecnico che, intorno alle 23, ha rischiarato cielo e mare con le luci magiche di mille e mille girandole.

La festa ha avuto il suo culmine al Castello di Miramare, dove sogno e realtà si sono fusi per comporre uno scenario fiabesco. Il ballo al Castello, organizzato dal Comitato di assistenza sanitaria della Croce Rossa Italiana in collaborazione con la Sovrintendenza ai monumenti e alle Gallerie, in particolare del dott. Libuti, ha fatto rivivere nel sontuoso parco i fasti di un mondo romantico. Lo scultore Mascherini ha saputo creare, nell'allestimento coreografico del piazzale, una fantastica cornice che ha dato un tono magico alla bellezza della natura. La pista da ballo era un levigato anello che correva torno torno alla fontana, sui cui zampilli si infrangevano i riverberi di colossali medaglioni luminosamente colorati, tra i quali il vento muoveva, con la grazia leggiadra di una danza, mille e mille guidoncini multicolori. La musica pioveva sulla pista dalla terrazza del Castello, dove si trovava il podio del maestro Stelio Licudi. Il piazzale s'era trasformato in un irreale giardino e i globi colorati sembravano smisurati fiori. Il più eletto pubblico di Trieste è convenuto a Miramare, dove la baronessa Guglielmina Economo, presidente del Comitato di assistenza sanitaria e le gentili signore del Comitato stesso, nonchè il presidente della CRI, avv. Tullio Puecher, e il segretario, avv. Alfonso Masucci, facevano gli onori di casa. Le danze sul piazzale e sulla darsena si sono protratte sino a notte inoltrata. La festa è stata spettacolo di eleganza e di bellezza dall'inizio alla fine, ed è culminata nel suggestivo «incendio al Castello» e nell'accensione delle luminarie.

I numerosissimi intervenuti hanno potuto ammirare il fastoso spettacolo pirotecnico dalle bianche torri del Castello, illuminate da una miriade di zampilli luminosi che guizzavano al cielo da un pontone ancorato a circa 300 metri dalla costa. Il «vascello infuocato» apparso a tarda notte sullo specchio incantato del golfo, ha proiettato sulle rive torrenti di fuoco. La perfetta riuscita della ormai classica manifestazione si è potuta, in un certo senso, toccare con mano, notando la spettacolare intensità del traffico automobilistico lungo la strada costiera. Migliaia di veicoli hanno dato luogo a paurosi ingorghi nella circolazione, ma l'encomiabile zelo degli agenti della Polizia stradale e dei vigili urbani ha fortunatamente impedito qualsiasi incidente.

LE ORE DELLA CITTA'

Doni al Museo

Leone Veronese, nipote dello omonimo garibaldino, ha consegnato in dono a perpetuarne la memoria i ricordi del Nonno consistenti nella camicia e nel berretto rossi indossati alle battaglie di Grecia, insieme alla spada adoperata nella stessa occasione dal triestino Giovanni Degano e da questi offerta con dedica al compagno d'armi. Documentazioni della attività bellica, una lettera autografa di Giuseppe Garibaldi, stampati e pubblicazioni di carattere irredentistico completano la donazione con un quadro a olio di Riccardo Zampieri, riproducente il campo d'internamento di Göllersdorf. La vedova e la figlia di Gabriele Foschiatti hanno depositato in dono le memorie del patriota morto a Dachau, e precisamente il berretto di garibaldino per la Campagna di Grecia con le medaglie conquistatesi, il berretto di capitano di Volontario irredento insieme alla medaglia di argento e alla croce di guerra con le relative motivazioni, fotografie e scritti e ricordi personali.

La "Cascina delle Rose"

Il meraviglioso «balcone sul Golfo» accessibile dalla strada nuova per Opicina, ha ieri ripreso contatto con la folla dei suoi clienti e si è trattato di un avvenimento di primo piano nella vita elegante cittadina. Gli ospiti sono rimasti estasiati per la deliziosa visione che si gode da quella felice ubicazione ed hanno apprezzato e gustato la succulenta cucina e la squisita pasticceria.

Turismo sociale ENAL

Segnaliamo tre importanti iniziative turistiche promosse dalla presidenza nazionale dell'ENAL per il mese di agosto: Viaggio-crociera in Sardegna (dal 12 al 19 agosto) itinerario: Civitavecchia, Olbia, La Maddalena, Caprera, Sassari, Porto Torres, Alghero, Nuoro, Oristano, Cagliari, Carbonia, Cagliari, Civitavecchia. Quota di partecipazione (tutto compreso) lire 36.000. Viaggio in Spagna (dal 12 al 28 agosto) itinerario: Genova, Ventimiglia, Port Bou, Barcellona, Tarragona, Vinaroz, Valencia, Motilla de Palancar, Madrid, Calatayud, Saragoza, Candachu, Lourdes, Toulouse, Narbonne, Marsiglia, Genova. Quota di partecipazione (tutto compreso) lire 56.000. Viaggio a Parigi (dal 26 al 31 agosto) itinerario: Torino, Parigi (sosta 4 giorni), Torino. Quota di partecipazione lire 32.500. Notizie più dettagliate in merito ai singoli viaggi, gli interessati possono richiederle all'Ufficio Informazioni Turistiche dell'ENAL (via Mazzini 32, II p.), tel. 38-669.

Tanti regali

di valore sono a disposizione delle partecipanti ai Concorsi per Miss e Miss Cinema, in programma nella grande festa della mondanità al «Piccolo Mondo» il 1.o agosto p. v. Iscrizioni concorrenti e prenotazioni tavoli alla Biglietteria Centrale di Galleria A. Protti.

Onorificenze

Su designazione del Ministro dei Trasporti è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica, l'Ispettore FF.SS. a r. Letterio Dottore, stimato esperto istruttore del personale stazioni. Felicitazioni.

— Il segretario generale della Provincia, dott. Leotti è stato insignito dal Presidente della Repubblica dell'onorificenza di cavaliere ufficiale «al merito della Repubblica». Vivissime felicitazioni.

Incontri dello spirito

«Pregare Dio per i vivi e per i morti». E' l'ultima delle Opere di misericordia, quella che ne conclude la serie ma è la più bella e la più grande. Per essa l'uomo rivolge la sua parola a Dio ed attraverso alla preghiera ottiene per tutti l'aiuto necessario. Per tutti, anche per quelli che non pregano, anche per quelli che sfuggono alle altre opere di misericordia. Questa sera da Radio Trieste, alle ore 19.45, la trasmissione cattolica sarà dedicata a quest'opera di misericordia spirituale.

Viaggio in Norvegia

Parte questa mattina con il diretto per Monaco la comitiva dell'Università Popolare che intraprende uno dei più suggestivi viaggi organizzati finora dall'istituzione triestina. La meta è la Norvegia, con i suoi caratteristici paesaggi, i suoi pittoreschi «fiordi», il suo attraente «colore» estivo, un po' venato dalla malinconia tipica delle terre nordiche e il suo fascino — soprattutto — di terra lontana, ai margini del mondo abitato. L'itinerario fino al Circolo Polare tocca inoltre alcune fra le più belle città della Germania e della Danimarca dove i gitanti sosterranno per la visita. La comitiva è accompagnata dal signor Tallarico, dell'Università Popolare.

Gite e soggiorni

C. I. S. S. (via S. Francesco 4). Dal 15 al 19 agosto gita a Innsbruck e Salisburgo. Chiusura delle iscrizioni il 30 corr. Continuano le iscrizioni al soggiorno di Camporosso. Gite domenicali. Informazioni seralmente in sede.

CAI - SOC. ALPINA DELLE GIULIE - GARS. Sabato e domenica gita a Cortina d'Ampezzo, salita alla Croda Marcora e Lastoni di Formin. Escursione al Montasio. Iscrizioni per soggiorni al rifugio Nordio e Corriera dei Rifugi. Informazioni in Sede, via Milano n. 2 telefono 35240.

CAI - ASSOC. XXX OTTOBRE. Con partenza domani pomeriggio gita a Valbruna, Rifugio Pellarini con salita al Jof Fuart per la Gola N. E. ed al Gran Nabois. Soggiorni estivi a turni settimanali a Valbruna, Pedraces e San Cassiano. Informazioni ed iscrizioni in sede sociale, via D. Rossetti 15, tel. 93329.

† Le famiglie MORGANTE e BIASI partecipano addolorate la perdita dei loro cari:

Franco Morgante
d'anni 25

Marcello Biasi
d'anni 26

avvenuta il 13 luglio u. s., a seguito di incidente aereo.

I funerali avranno luogo venerdì 27 corr., alle ore 17, partendo dal ponte dell'Anconetta.

Monfalcone, 26 luglio 1956

L'Aero Club «Falco» partecipa con profondo cordoglio la perdita dei soci:

Marcello Biasi
Franco Morgante
Giacomo Pappalepore

avvenuta in tragico incidente aereo sulla cima del Monte Moro.

Monfalcone, 26 luglio 1956

Nel primo anniversario della morte della nostra indimenticabile mamma e nonna

Maria Gatnik

La ricordiamo a quanti La avevano cara.

Una S. Messa verrà celebrata domani sabato, alle ore 8, nella chiesa di Gretta (Madonna del Carmine).

Famiglie: GATNIK DAMBROSI e DEBELLI

IL PROCESSO PER IL LINCIAGGIO DI SERVOLA

Solo al termine del dibattimento la Corte deciderà sulle varie eccezioni

Un incisivo intervento del P.M.: «Si vuol gabellare per fascista l'Alecci che fu picchiato, ucciso e oltraggiato anche dopo morto, mentre i suoi aggressori sarebbero dei buoni democratici»

Dopo quattro giorni di discussioni combattutissime, di invocazioni al Memorandum d'intesa e richiami al Codice penale, di eccezioni di incostituzionalità e logomachie più o meno dottrinarie, più o meno politiche, il processo per il linciaggio di Servola ha imboccato finalmente ieri la strada maestra dell'acquisizione delle prove dibattimentali: la più logica, del resto, ove si consideri che per risolvere in un modo o nell'altro un qualsiasi problema è necessario anzitutto prenderne contezza completa. Accogliendo la tesi sostenuta dal Pubblico Ministero, e facendo propri i suoi concetti, dopo due ore e mezzo di Camera di consiglio la Corte di Assise ha emesso ieri a tarda sera la seguente ordinanza:

«La Corte, deliberando sulla richiesta pregiudiziale proposta dalla difesa degli imputati per l'applicazione del decreto numero 190 del Commissario generale di Governo del 7 giugno 1956 e sulle conseguenti eccezioni di incostituzionalità sollevate dai patrocinatori di Parte civile come dianzi verbalizzate; ritenuto che prima di decidere su tali questioni che appaiono strettamente connesse ed anzi la prima pregiudiziale alla seconda, si appalesa necessario completare l'istruttoria dibattimentale per acclarare la natura ed i moventi che caratterizzano la azione addebitata ai giudicabili, differendo quindi al definitivo anche le sue decisioni su tali questioni a dopo di aver acquisito tutte le testimonianze dedotte e le eventuali altre prove ed aver ascoltato la discussione finale anche sul merito; per questi motivi, sulle conformi conclusioni del Pubblico Ministero riserva al definitivo esito del dibattimento, dopo l'assunzione di tutte le prove e la discussione finale anche sul merito, di decidere circa le questioni sopra dedotte; ed ordina la prosecuzione del presente dibattimento».

L'udienza è stata subito dopo sospesa e rinviata a oggi, alle ore 10.

In mattinata, come annunciato, aveva preso la parola il P. M. dott. Pascoli; il quale fino a quel momento, pur avendo già espresso sinteticamente il proprio pensiero sulla richiesta della difesa e le eccezioni della Parte civile, aveva evitato di inserirsi nella ampia discussione che ne era seguita.

«Premetto — ha detto il dott. Pascoli — che non parlo per interessi di parte; io non ho nessun raccomandato, nessun cliente; la pubblica accusa tende alla verità. Perciò, lungi da me qualsiasi spunto polemico. Fatta tale dichiarazione, non posso però non rilevare tutta la mia tristezza nel sentir gabellare per fascista quel povero Alecci che ha rifatto la via di Cristo, bastonato, sputacchiato ancora dopo morto; caduto esanime sotto i colpi degli aggressori, i quali non si sono fermati neppure di fronte all'uomo crollato sotto i colpi brutali, neppure di fronte alla morte! Con quella definizione — «fascista è colui che usa la violenza» — si sono addirittura invertiti i termini; si dà di chiarare fascista chi l'ha subita, la violenza; fascista l'Alecci che fu picchiato, ucciso e oltraggiato anche dopo morto; mentre gli altri, quelli che lo uccisero, furono dei buoni democratici... Conosco le usanze di quell'isola nobilissima dalla quale proveniva la vittima: il nero è l'abito da cerimonia, oltre che quello — come in ogni paese — da lutto. E si osa sostenere che quell'abito provocò la bestiale esplosione di violenza della quale rimase vittima? Ho voluto accennare a tutto ciò, solo perchè era qualcosa che mi stava sul cuore.

«Si è detto — ha quindi continuato il dott. Pascoli — che, grazie a un pezzo di carta, l'Esercito italiano è arrivato a Trieste. E' vero: l'Amministrazione italiana è tornata a Trieste grazie a delle decisioni prese attorno a un tavolo. Ma bisogna guardare la realtà in faccia. E non dimenticare che altre Nazioni addirittura sorsero e si svilupparono grazie a delle decisioni prese ad un tavolo verde; nacquero, crebbero, si svilupparono, ottennero la Dalmazia, Fiume, Zara, Pola, l'Istria, dalle rovine dell'impero austro-ungarico prima, e da quelle dell'Italia poi: l'Italia che crollò solo in seguito all'urto degli eserciti inglese e americano dopo aver per anni, contro di essi, valorosamente combattuto. Da quelli soltanto, fu sconfitta l'Italia. Questa è la verità, l'unica, incontrovertibile verità storica: se se ne vuol sostenere un'altra, la si vada a proclamare nei circoli di cultura ma neanche in quelli della nostra periferia; in quelli di sperduti e remoti villaggi».

Passando quindi ad esaminare le eccezioni sollevate dalla difesa e dalla Parte civile, pur senza voler entrare nel merito il dott. Pascoli ha osservato che «se delle due questioni sollevate dalle controparti l'una è pregiudiziale all'altra, vi è qualcosa di pregiudiziale ad entrambe: l'accertamento se sussista il presupposto dell'applicabilità o meno del Decreto invocato. E badi la Corte che essa stessa si è pronunciata in tal senso, col provvedimento col quale già respinse a suo tempo la richiesta di applicazione «sic et simpliciter» della discriminante invocata. A meno che la Corte non voglia porsi in contraddizione con se stessa, il procedimento deve pertanto continuare. I cardini del procedimento sono due: l'accertamento della verità e il contraddittorio. Osservandoli entrambi si è nella legalità; altrimenti no.

«Cosa ci han detto gli imputati? — si è chiesto quindi il dott. Pascoli — . Han detto quel che hanno voluto, in quanto la legge consente all'imputato tale facoltà, liberandolo dall'obbligo del giuramento. Hanno anche fatto delle gravi accuse alla Polizia, accuse che vanno chiarite, accertate, attraverso l'esame dei testimoni, e che non si possono lanciare così, gratuitamente, per poi andarsene a casa grazie al Memorandum... Noi dobbiamo — ha continuato il rappresentante dell'Accusa — entrare nel merito. Chi ci dice che le cose sono andate così come le hanno descritte gli imputati e illustrate i difensori? Qui c'è una Corte — che — a parte il Presidente il quale già li studiò per dovere del suo ufficio — aspetta di conoscere gli atti: solo attraverso l'indagine dibattimentale si potrà conoscere realmente il fatto. Le discussioni che interessano la Parte civile potranno essere fatte, ma solo all'epilogo; il fatto deve essere definitivamente chiarito. Ma come! Tutti i congressi forensi esaltano la fase dibattimentale, si auspica addirittura l'eliminazione della fase istruttoria e si invoca un passaggio diretto dalle indagini di Polizia al dibattimento e qui si vorrebbe eliminarlo? Sentiamo i testi; interroghiamo gli amici del povero Alecci.

«Io non credo — ha detto più avanti il dott. Pascoli — che l'Italia a Trieste abbia avuto bisogno di tre persone che, dietro compenso di dieci mila lire ciascuna, venissero qui a manifestare e a farsi massacrare... C'era il Goriziano, c'era il Friuli, se mai, per manifestare; e poi c'era tutta Trieste, che non aveva certo bisogno di rinforzi d'oltre Isonzo, e noi lo sappiamo, per esprimere la propria fede! Sentiamo i testi, sentiamo i compagni di quel disgraziato Alecci, che ancor oggi ricordano certamente come un orribile incubo quei tremendi momenti di undici anni fa, quando dovevano venir gettati in un pozzo; da essi sentiremo cosa realmente successe in quei lunghi, tragici minuti che a loro dovettero sembrar secoli, trascinati per centinaia di metri, bastonati, sputacchiati. Lo ripeto: vi chiedo ancora che le richieste avanzate dalle parti siano disattese e che si continui nel dibattimento; e poi torneremo sulla questione della costituzionalità o meno, e dell'applicabilità o meno del decreto 190».

A tali parole ha brevemente replicato l'avv. Toncich, precisando che nessuno intende mettere in dubbio il valore del popolo italiano nè quello di altri popoli che si dissanguarono combattendo contro il nemico; e riprendendo quindi la discussione sul mai impugnato Memorandum e sul tema dei poteri commissariali. Parlando ancora del decreto 190, l'avv. Toncich ha quindi detto: «Ho motivo di credere che tale decreto, emanato due giorni prima della fissazione del presente procedimento, sia stato emanato «ad hoc». Il difensore ha quindi ricordato, a proposito della continuazione del procedimento, che eventualmente si potrebbero leggere le deposizioni in atti senza interrogare i testi; ed ha concluso rifacendosi ad un vecchio slogan di Pietro Nenni: «ove i poteri legislativi del dott. Palamara dovessero venir dichiarati illegittimi — ha detto il difensore — succederebbe il caos».

Problemi dell'economia discussi alla Camera di commercio

In questi giorni, varie sezioni della Consulta economica provinciale si sono riunite presso la sede della nostra Camera di commercio, per esaminare problemi rientranti nell'ambito della loro specifica competenza. In particolare la Sezione industriale, sotto la presidenza del dott. Roberto Hausbrandt, ha passato in rassegna vari problemi di attualità e di interesse per l'industria locale in materia di assistenza sanitaria, di coordinamento delle iniziative per l'istruzione tecnica professionale, nonchè quello del finanziamento delle industrie cittadine, pure con riguardo alla Zona industriale.

La Sezione marittima, presieduta dal cap. Guido Cosulich, ha trattato problemi relativi alla nostra attività portuale, al potenziamento degli impianti ed alla organizzazione del lavoro nel porto. Una speciale attenzione è stata dedicata all'esame delle comunicazioni marittime, che sarà però ancora proseguito in prossime riunioni. Anche la Sezione agricola forestale, i cui lavori sono stati diretti dal presidente dott. ing. Oscar Brunner, si è occupata attivamente dell'esame di questioni attinenti allo sviluppo dell'agricoltura della nostra zona, impostando fra l'altro, i problemi dei finanziamenti a scopo agricolo e dell'impiego di mezzi moderni di produzione nelle piccole imprese. Lo studio di queste materie sarà ulteriormente sviluppato.

Ha tenuto infine una sessione pure la Giunta per lo sviluppo dei traffici, che ha dedicato il proprio esame a questioni di attualità in rapporto alla propaganda del porto.

La L.N. alla colonia di Villabassa

La Lega Nazionale, per dar modo ai genitori e ai parenti dei bimbi alla colonia di Villabassa in Valromana di rendersi conto della deliziosa località in cui ha avuto la fortuna di sistemare questo anno la sua colonia montana, organizza per domenica 5 agosto una gita in autopullman a Fusine. Con l'occasione i partecipanti avranno modo di assistere nel pomeriggio alla festa di chiusura del primo turno assegnato ai maschietti, che lasceranno Villabassa martedì 7 agosto.

Le iscrizioni, che si desiderano sollecite per poter disporre tempestivamente dei mezzi di trasporto e che si chiudono il 31 corr. si ricevono in sede della L. N. (Corso Italia, 9) tutti i giorni feriali dalle 9 alle 13 e dalle 17 alle 19. All'atto dell'iscrizione saranno date tutte le informazioni sul luogo e l'ora della partenza e del ritorno.

Un processo per diffamazione

Riconosciuto colpevole di diffamazione a mezzo stampa, il signor Sergio Gasparri di 26 anni direttore responsabile del «Bollettino di informazioni dell'Associazione esercenti pubblici esercizi» è stato condannato a 40.000 lire di multa, con tutti i benefici, nonchè alle spese alla Parte Civile e ai danni. Il Gasparri era accusato di aver offeso l'onore e il prestigio del dott. Lionello Durissini.

Pres. Falchi, P. M. Amodeo; rappr. di P. C. avv. Caravelli, difesa avv. Morgera e Uicigrai.

L'arresto di un esule in territorio jugoslavo

Abbiamo da Gorizia:

Da diverse settimane è trattenuto in stato d'arresto a Salcano l'esule istriano Erminio Riosa, fermato dalla polizia jugoslava mentre si trovava nella zona jugoslava, dove s'era recato con il normale lasciapassare, sotto l'accusa d'aver favorito la fuga dell'istriana Maria Simonetti, riuscita a varcare il confine in maniera sorprendente, sfruttando cioè un momento di disattenzione delle guardie jugoslave addette alla vigilanza del valico della Casa Rossa.

Il Riosa, che s'era intrattenuto a discorrere con la Simonetti, è stato accusato di complicità nella fuga, per essersi egli soffermato a parlare con un «graniciaro» mentre la Simonetti passava indisturbata il confine. Questa è stata la versione data anche dal «Primorski Dnevnik». Risulterebbe ora che il Riosa è stato già processato e condannato, poichè dei conoscenti dell'esule istriano, che s'erano recati a Salcano per portargli del vestiario, sono stati respinti in malo modo dalle guardie jugoslave con frasi offensive ed accuse di «fascismo». Da notare che la moglie del Riosa era stata infoibata dagli slavi in Istria e che egli sfuggì solo per un puro caso alla stessa sorte.

Riteniamo pertanto sarebbe doveroso un intervento ufficiale delle nostre autorità al fine di veder chiaro nello strano caso di questo arresto.

CONSEGUENZE DI UN FOSCO EPISODIO

Rapinatrice condannata a quattro anni e mezzo di carcere

La vittima si era uccisa due giorni dopo l'aggressione

Una grave condanna per rapina è stata pronunciata ieri dalla sessione feriale del Tribunale nei confronti di una donna, tale Irene Forchiassin, di 43 anni, che approfittando dello stato di etilismo di un'amica la aggredì e le sottrasse dei preziosi. Riconosciuta colpevole del reato ascrittole, Irene Forchiassin è stata condannata a quattro anni e sei mesi di reclusione.

Il fatto che ha dato origine al procedimento avvenne la sera di giovedì 21 giugno scorso: quel giorno l'imputata, in compagnia di tale Daniela S., si recò in un locale di via Vespucci per assistere allo spettacolo di «Lascia o raddoppia» alla televisione. La S. portava al braccio un orologio di notevole valore e alla mano destra un prezioso anello di brillanti; trattenutasi nel locale assieme alla Forchiassin anche dopo il termine della trasmissione bevette più del normale, si da ridursi in istato di ubriachezza. Cosa sia avvenuto dopo le 23 — ora nella quale le due donne uscirono dal locale — e fino alle 23.15, ora nella quale la Daniela S. venne trovata riversa a terra, ubriaca e ferita, dal meccanico di un garage di via Vespucci, non è stato possibile accertare nei suoi particolari; certo è comunque che al mattino dopo la S., smaltita la sbornia all'ospedale ove era stata ricoverata dalla polizia si accorse subito di non avere più i gioielli. Interrogata, disse solo di ricordare confusamente d'essere stata aggredita dalla donna con la quale si trovava in compagnia (appunto la Forchiassin) e che conosceva solo di vista. Una notevole ecchimosi riportata dalla S. al volto, evidente conseguenza di un'aggressione, convinse comunque la polizia che si trattava di qualcosa di più grave che un semplice furto.

In base alle indagini la Forchiassin — che ha già altri precedenti penali — venne rintracciata ma si mantenne sempre sulla negativa (e mantenne tale atteggiamento anche al dibattimento); senonchè un tragico fatto nuovo costituì la prova della sua colpevolezza. Due giorni dopo la aggressione, per motivi rimasti in parte ignoti, la disgraziata Daniela S. pose fine ai propri giorni impiccandosi in casa. Alla Forchiassin venne riferita tale circostanza ed allora la donna, convinta di cavarsela e di non venir smentita, disse d'avere in casa lo anello e l'orologio della sventurata in quanto la S. glieli aveva affidati la sera del 21 giugno, alla uscita dal locale, prima di salutarla e rincasare. Ottenuta tale ammissione, gli inquirenti interrogarono i parenti della Daniela; e da costoro ebbero conferma della rapina in quanto del fatto la donna ne aveva parlato anche con loro, prima di uccidersi.

Di fronte all'evidenza delle prove, Irene Forchiassin come abbiamo detto è stata condannata a quattro anni e sei mesi di reclusione.

Pres. Falchi, P. M. Amodeo; difesa Presti.

Salvato dagli amici un ragazzino in pericolo

Due coraggiosi ragazzini hanno strappato ieri all'insidia del mare Boris Zerial, di 10 anni, abitante a San Dorligo della Valle 84. Erano all'incirca le 16, quando il Boris scendeva nello specchio di mare prospiciente la Valle San Bartolomeo, inoltrandosi verso il largo. Durante il cammino, il ragazzo ha messo un piede verso una buca del fondo ed è scomparso sott'acqua. A quella vista due amici che lo seguivano si slanciavano in suo aiuto e, riusciti ad afferrarlo, lo trasportavano a riva. Lo Zerial, ch'era in preda a leggeri sintomi di soffocamento, è stato soccorso dai carabinieri del vicino posto di blocco, il naufrago è stato accolto nel primo reparto medico con prognosi di sei giorni.

Un incidente balneare è occorso anche a Sonia Zochil, di 17 anni, abitante in androna Santa Tecla 22. Poco prima delle 16, mentre s'accingeva a scendere in mare nei pressi del molo Fratelli Bandiera, la ragazza è scivolata ed è caduta sulla scogliera, producendosi escoriazioni al labbro superiore, alla spalla sinistra, alle gambe e alle braccia. E' stata trasportata all'ospedale dalla CRI.

Rendite e pensioni delle assicurazioni jugoslave

Il Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale, con circolare n. 12/14060/B-4 del 1.o maggio u.s. comunica che, a seguito dell'interessamento svolto dal Governo italiano, lo Istituto federale per le assicurazioni sociali della Jugoslavia, Belgrado, Nemanjina Ulica 26, è venuto nella determinazione di riprendere i pagamenti delle rendite e pensioni liquidate dalle assicurazioni jugoslave a cittadini italiani e loro superstiti, residenti in Italia. Allo scopo di accertare il diritto al pagamento della pensione o rendita, il predetto Istituto ha chiesto che gli interessati inviino un'istanza in proposito, precisando il loro indirizzo in Italia ed allegando una copia autenticata dell'ultima decisione con la quale il diritto a pensione o rendita jugoslava fu riconosciuto. Per quanto concerne gli infortuni e le malattie professionali, le domande dovranno riferirsi ad infortuni occorsi o a malattie professionali contratte nel territorio ora soggetto alla Jugoslavia.

REPENTINA SCIAGURA IN UNA FAMIGLIA DI VIA ORLANDINI

Mortale volo di un bimbo da una finestra al terzo piano

Il piccino che aveva tre anni ha approfittato di un'assenza momentanea della mamma per arrampicarsi sul davanzale

Pomeriggio tragico ieri in via Orlandini: un bambino di tre anni è precipitato da una finestra e, abbattendosi sul marciapiede, ha riportato lesioni mortali. Teatro della disgrazia, che ha sollevato un'onda di cordoglio e di commossa solidarietà con i genitori della vittima, è stato un appartamento al terzo piano di via Orlandini 34 dove da tempo abitano il bracciante portuale Otello Canziani, sua moglie Benita Pustetta, di 33 anni, e i loro bambini, Mariuccia la maggiore — ha sei anni e, in autunno, incomincerà a frequentare la prima classe — Rosanna, di 4 anni, e il piccolo Bruno di tre anni appena.

Il pomeriggio era trascorso sereno come sempre nella casa dei Canziani: Mariuccia era andata a giocare da una sua piccola amica; Rosanna e Bruno stavano dormendo nell'ampio letto di mamma e papà, e la signora Benita lavorava in cucina. Intorno alle 17, approfittando che i bambini riposavano ancora, la giovane mamma decideva di recarsi nel vicino negozio delle Cooperative Operaie — dista appena una quarantina di metri dal suo alloggio — per acquistare qualcosa che le mancava per completare la cena; mezzo litro di vino, un po' di lattuga e una «lancia» di zucchero filato per far contento il più piccolo dei suoi figli. La povera mamma si è allontanata a cuor leggero; doveva rimanere assente pochi minuti e nella casa non c'era niente che potesse minacciare l'incolumità dei bambini: il gas era spento e tutte le imposte accostate a libro. Tiratasi dietro leggermente la porta dell'appartamento per non destare i piccini, la Canziani stava attraversando l'atrio allorchè ha udito qualcosa che le ha fatto gelare il sangue. Improvvisamente, un secco rumore metallico si è ripercosso nell'aria afosa e sonnolenta, seguito subito dopo da un tonfo sordo e da disperate grida. La Canziani non aveva ancora visto niente; tuttavia, con quello intuito che sempre illumina le mamme, ha avuto immediata la certezza che qualcosa di grave doveva essere accaduto ai suoi bambini. La povera donna si è slanciata verso la strada proprio nell'istante in cui le mani pietose di due vicine raccoglievano dal marciapiede il corpicino del suo piccolo Bruno.

Folgorata dal dolore, la povera madre ha seguito le donne nello stabile n. 37, dirimpetto a quello dove abita, e lo sguardo annebbiato dal pianto ha visto deporre il corpicino già scosso dai rantoli dell'agonia sul marmo di una tavola. Da un vicino telefono è stata subito avvertita la CRI e, con un'autolettiga, il medico di turno, dott. Giunta, è intervenuto sul posto.

Il bimbetto, che era coperto soltanto da un paio di mutandine bianche, giaceva ancora sul tavolo da dove i sanitari l'hanno rimosso per adagiarlo, con infinita cura, sulla barella. Suonando la sirena, la vettura ha ripreso la corsa per l'ospedale dove, appena giunto, il piccolo Bruno è stato trasferito d'urgenza nella prima divisione chirurgica. Ma le cure dei medici non sono valse a salvarlo: nel tragico salto nel vuoto, il bimbo aveva riportato la frattura del cranio, e alle 18.30, senza avere ripreso conoscenza, spirava.

Il piccolo era stato appena accolto in divisione quando i sanitari hanno dovuto ritornare nella casa della disgrazia: la povera mamma era stata colta da una violenta crisi nervosa ed è stato necessario trasportarla all'ospedale.

Com'è avvenuta la disgrazia? A quanto è stato possibile appurare, il bimbetto si è levato dal letto non appena la mamma era uscita. Muovendosi attraverso la stanza, s'era avvicinato alla finestra e, a forza di gambette e di braccia, era riuscito a salire sul davanzale. La sorellina non s'era ancora svegliata e, sapendosi non visto, il bimbo si è sporto in avanti ed ha allungato le manine verso il nottolino che teneva le imposte accostate a libro. Non appena è riuscito a sollevare il piccolo braccio metallico, le imposte si sono spalancate ed egli, già proteso nel vuoto, è caduto come una foglia nel vuoto. Prima di abbattersi sul marciapiede, il corpicino del bimbo è rimbalzato sui fili elettrici che, al contatto, hanno sprigionato una fiammata seguita dal secco rumore metallico udito dalla povera mamma. I cavi non hanno attutito la caduta che, in pochi secondi, si è conclusa tragicamente sul marciapiede.

All'ora della disgrazia, il padre del bimbo era al lavoro in un cantiere e un vicino gli ha telefonato esortandolo a rincasare d'urgenza, senza tuttavia accennargli quello che era successo. Otello Canziani si è precipitato a casa. Ha intuito subito la tragedia dagli sguardi sgomenti delle vicine e dal pianto sconsolato di Rosanna che chiamava la mamma.

Le condizioni della povera signora sono preoccupanti in quanto, sino a tarda sera, ella non s'era riavuta dallo stato di choc.

L'attività dell'USIS

Durante la stagione estiva la Biblioteca Americana dell'USIS in via Galatti 1, resterà aperta al pubblico, mantenendo l'orario normale: dalle 10 alle 16 e dalle 16 alle 19.30 tutti i giorni eccetto il sabato e la domenica. Durante tale periodo verranno dati a prestito secondo il regolamento della Biblioteca singoli volumi in italiano e in inglese anche a persone o gruppi che si rechino in località di mare o montagna a trascorrervi le vacanze estive. Anche gli altri uffici dell'USIS, compresa la Sezione Scambi Culturali, continueranno a funzionare regolarmente, mentre l'attività del Centro Culturale verrà ripresa verso la fine di settembre.

Gita serale per Sistiana

Nella serata di domani sabato, con partenza da piazza Unità alle ore 20.15, il piroscafo «Vettor Pisani» effettuerà — tempo permettendo — una gita alla volta di Sistiana, dove arriverà alle ore 21.15; partenza da Sistiana alle 22.45, con arrivo a Trieste alle 23.45. Prezzi: andata e ritorno lire 250, solo andata o solo ritorno lire 140.

VIAGGIAVANO INSIEME SU UNA MOTORETTA

Madre e figlio feriti in un incidente stradale

Madre e figlio sono rimasti iersera seriamente feriti in un drammatico incidente stradale. Poco dopo le 23, Giovanni Rodani, di 43 anni, abitante in via S. M. M. inf. 1357, percorreva il viale D'Annunzio in direzione del centro con una motoleggera, sul cui sellino posteriore era in arcione sua madre, Caterina Marsan ved. Rodani, di 72 anni, coabitante. Giunto nei pressi della via Limitanea, il Rodani ha dovuto improvvisamente sterzare per evitare una macchina che gli aveva tagliato la strada. A causa della brusca manovra, la motoleggera è sbandata completamente su un margine della strada e, dopo aver urtato contro la cordonata del marciapiede è finita, di rimbalzo, contro la facciata dello stabile d'angolo e, quindi si è rovesciata. Un'autolettiga della CRI è volata sul posto, e i sanitari intervenuti hanno riscontrato alla vecchia signora una profonda ferita lacero contusa al sopracciglio sinistro con formazione di un notevole ematoma periorbitale, ferite al parietale destro, stato commozionale, lo spappolamento del labbro inferiore e una ferita transfossa al mento; al Rodani, una profonda ferita lacero contusa alla fronte, stato commozionale e contusioni alla scapola sinistra. Trasportati allo ospedale, entrambi sono stati ricoverati nella prima divisione chirurgica; con prognosi riservata la Rodani, con prognosi di due settimane suo figlio.

All'angolo di via del Leo con via Piccardi, il ciclista Sergio Valentini, di 14 anni, abitante al n. 12 della via del Leo, si è scontrato, poco dopo le 20, con la motocicletta di Dario Clama, di 25 anni, residente a Varignano di La Spezia. Nell'incidente, il ragazzo ha riportato un notevole ematoma all'occipite, contusioni al polso sinistro con sospette lesioni ossee ed abrasioni multiple alle mani. Accompagnato all'ospedale con un'auto privata, è stato accolto nella prima divisione chirurgica con prognosi di venti giorni.

Poco dopo le 15, mentre percorreva la strada costiera a bordo della sua utilitaria, Claudio Musi, di 20 anni, abitante in Scala Belvedere 2, ha investito, nei pressi di Grignano, la bambina Luciana Pierazzi, di 6 anni, abitante al n. 130 di Prosecco che, staccatasi all'improvviso dalla mano di sua sorella Marta, di 12 anni, s'era slanciata attraverso la strada. La bambina, che ha riportato una ferita alla gamba destra e al capo nonchè abrasioni ai piedi, è stata trasferita all'ospedale con un tassametro e colà trattenuta nella prima divisione chirurgica con prognosi di due settimane.

Nei pressi del bar «Pipolo», a Barcola, la motoleggera guidata dal banconiere Salvatore Zagarella, di 20 anni, abitante in via Baiamonti 10, sul cui sellino viaggiava il collega Antonio Moro, di 26 anni, abitante in viale XX Settembre 32, è venuta a collisione, poco dopo le 17.30, con l'utilitaria di Gennaro La Fata, di 34 anni, abitante in via dell'Eremo 20/2, che in quel momento stava invertendo la direzione di marcia. I due centauri sono rimasti entrambi leggermente feriti e, con la CRI, sono stati trasferiti all'ospedale, dove sono stati trattenuti in osservazione con prognosi di sei giorni. Lo Zagarella ha riportato contusioni escoriate alla mandibola sinistra, all'emitorace destro e alle gambe; il Moro, contusioni escoriate al braccio sinistro e stato subcommozionale.

Intorno alle 15, mentre transitava lungo la via Flavia con la sua motoretta, il salumaio Adolfo Maic, di 32 anni, abitante in via Costalunga 302, è caduto per evitare uno scooterista che gli aveva improvvisamente tagliato la strada. Poco dopo, il Maic è ricorso alla CRI, dove gli sono state medicate escoriazioni al gomito sinistro, al ginocchio destro e all'occipite, guaribile in 6 giorni.

Una corsa in tram ha avuto dolorose conseguenze per il pensionato Quirino Pellis, di 66 anni, abitante in via Hermet 2; viaggiando sulla piattaforma di un convoglio, egli ha perduto l'equilibrio a causa di una brusca frenata e, sbattendo contro uno dei cristalli, si è ferito a una mano. E' stato medicato alla CRI.

Adagiato in un'auto privata, Giacomo Trenta, di 45 anni, abitante in via Pozzacchera 5, ha raggiunto iermattina l'ospedale, dove è stato trattenuto nel reparto ortopedico con prognosi di venti giorni per lesioni da sforzo al rachide. Egli era rimasto infortunato poco prima sollevando una damigiana nell'ex rifugio di via Fabio Severo, attualmente adibito a deposito di vini.

Analogo infortunio è occorso al Cantiere San Marco al meccanico Giuseppe Piazza, di 32 anni, da San Canziano d'Isonzo. Spostando un'asse di ferro, del peso di circa un quintale e mezzo, il Piazza ha riportato una dolorosa lesione al rachide. Avviato all'ospedale, è stato ricoverato nel reparto ortopedico con prognosi di 20 giorni.

Dall'altalena all'ospedale

Spinto da un coetaneo, mentre si stava dondolando su un'altalena, Armando Riccobon, di 5 anni, abitante al Campo profughi di Villa Opicina, in via Doberdò, ha perduto l'equilibrio ed è caduto da due metri d'altezza, producendosi ferite al capo e la sospetta frattura del polso sinistro. Il bambino è stato trasportato all'ospedale dalla CRI.

Nella sua abitazione, in piazza Perugino 5, è scivolata e caduta Ernesta Martinuzzi, di 91 anni, ed ha riportato la sospetta frattura del ginocchio destro. Raccolta dalla CRI, la Martinuzzi è stata trasportata all'ospedale per le cure del caso.

SPETTACOLI

AL CASTELLO DI S. GIUSTO

Questa sera l'inaugurazione del Festival dell'Operetta

Questa sera, alle ore 21, s'inaugurerà il VII Festival dell'Operetta con la prima rappresentazione de «La città rosa», operetta in tre atti di Carlo Lombardo, musica di Carlo Lombardo e Virgilio Ranzato, nell'interpretazione di Rosy Barsony, Elvio Calderoni, Nuto Navarrini e con Edda Ricci e Renzo Bassi. Maestro concertatore e direttore Cesare Gallino. Maestro del coro Adolfo Fanfani. Coreografia di Nives Poli. Regia di Luciano Ramo. Lo spettacolo verrà replicato domani e domenica.

Mentre continua alla Biglietteria del Teatro Verdi e alla Biglietteria Centrale la vendita dei biglietti per lo spettacolo di questa sera, si inizia oggi quella per la recita di domani sera.

TEATRI E CINEMA

CASTELLO DI S. GIUSTO. Questa sera, alle ore 21: Inaugurazione del VII Festival dell'operetta: «La città rosa» di C. Lombardo e V. Ranzato. Prezzi indistintamente per tutte le rappresentazioni: Lire 1500, 1000, 700, 500 e 200. Biglietti: Teatro Verdi e Biglietteria Centrale.

EXCELSIOR 16: «La parata dell'impossibile», technicolor, con Joan Leslie, Fred Mac Murray e Anthony Quinn.

FENICE. 16: «Il vendicatore silenzioso», technicolor, con Fred Mac Murray e Anne Baxter.

ARCOBALENO. 16.30: «I senza Dio». Un film Celad technicolor. Li chiamano i senza Dio per la loro violenza. Randoph Scott e A. Lansbury. Funzionano i refrigeratori e purificatori dell'aria condizionata.

SUPERCINEMA. Chiuso per ferie.

FILODRAMMATICO. Chiuso ferie.

CRISTALLO. 16: «Il vendicatore nero». Grandioso Cinemascope Fox in technicolor, con Errol Flynn e Joanne Dru. Refrigeraz.: 18 gradi.

GRATTACIELO. 16.30: «Amleto», il capolavoro prodotto e interpretato da Laurence Olivier, con Jean Simmons. Aria condizionata. Temperatura ideale. Ultimo giorno.

CAPITOL. 16.30: Toni Curtis ed Ernest Borgnine, due grandi attori in un drammatico film: «Giungla sul quadrato». Aria condizionata.

ASTRA ROIANO. 16: «L'arma che conquistò il West», technicolor, con Dennis Morgan, Paula Raymond e Richard Denning.

ALABARDA. 16.30: Ultimo giorno «Sinuhe, l'egiziano», colosso Fox a colori. Cinemascope. J. Simmons, E. Purdom e G. Tierney. Domani: Gregory Peck nel capolavoro «Lo avamposto degli uomini perduti».

ARISTON. Vedi estivi.

AURORA. 16.30: «Le avventure di Marco Polo» (Uno scozzese alla corte del Gran Khan) con Gary Cooper, Sigrid Gurie e Lana Turner. Nuova edizione integrale. Ancora oggi a grande richiesta. Domani: «Gli uomini sposano le brune».

ARMONIA. 15: «Mambo». Un grande capolavoro, con Silvana Mangano, Vittorio Gassman e S. Winters. Varietà. Estivo ore 19.30.

GARIBALDI. 16.30: «Il porto delle bionde» in Gevacolor. La feroce lotta dei contrabbandieri di sigarette. Il film più elettrizzante di questa stagione, con Michel Auclair, Barbara Laage e Madaleine Lebeau. Seconda visione assoluta.

IDEALE. Chiuso per ferie.

IMPERO. 16.30: Fernandel in: «Montone a cinque zampe» con Françoise Arnoul. Dopo «Don Camillo» la più divertente e originale interpretazione di Fernandel.

ITALIA. 17: «Le bianche scogliere di Dover». Capolavoro Metro. Irene Dunne, Van Johnson e A. Marshal.

MARE. 17: «Il caffè del porto» con interpreti d'eccezione: Viviane Romance, F. Lemaire, M. P. Casilio.

MODERNO. 16: «La città che scotta» con George Brent e Audrey Totter. Domani: «Duello di spie». Cinemascope Metro.

SAVONA. 16: «Operazione Apfelkern», drammatico e avvincente episodio dello sbarco in Normandia.

S. MARCO. 17: «Il figlio di Kociss», stupendo technicolor, con Rock Hudson e Barbara Rush.

VIALE. 16: «La vendetta di Kociss». Avvincente e spettacolare technicolor, con John Hodjak e Robert Stack. Successo.

VIALE. Domenica mattinata, ore 10 e 11.30: «Le avventure di Rosicchio» in technicolor. Segue: «I fuorilegge di Oklahoma».

VITT. VENETO. 17: Cinemascope «Carovana verso il Sud» con Tyrone Power e Susan Hayward. Capolavoro Fox.

AZZURRO. 16: «La figlia di Mata Hari», in Ferraniacolor, con L. Tcherina e F. Latimore.

BELVEDERE. 16.30: «Inferno di fuoco».

MARCONI. Vedi estivi.

MASSIMO. 16: «Il segreto degli Incas» avventura e mistero nello eccezionale technicolor Paramount, con Charlston Heston e N. Maurey.

NOVO CINE. 16: «Le nevi del Chilimangiaro», possente technicolor Fox, con Ava Gardner, Gregory Peck e Susan Hayward.

ODEON. 16: «L'ultimo dei Bucanieri». Technicolor, con Paul Henreid, Jack Oakie e M. Anderson.

RADIO. Chiuso per ferie.

VENEZIA. 15.30: «Attila», colosso technicolor. A. Quinn e S. Loren.

ESTIVI

ARENA DEI FIORI. Via Ghirlandaio. Dalle 20.30 (cassa 20): Un grande technicolor: «Il cavaliere implacabile» con Cornel Wilde, Yvonne De Carlo e Lon Chaney. Si ripete il primo tempo.

ARISTON. 20.30: «Vite vendute», dal capolavoro di Clouzot, il film che ha emozionato il mondo, con Yves Montand, Vera Clouzot e Folco Lulli. Vietato ai minori.

ARMONIA. 19.30: «Mambo». Silvana Mangano, Vittorio Gassman e S. Winters. Grande varietà.

GARIBALDI. 20.15: «Il porto delle bionde» in Gevacolor. La feroce lotta dei contrabbandieri di sigarette. Il film più elettrizzante di questa stagione, con Michel Auclair, Barbara Laage e Madaleine Lebeau. II visione ass. In caso di pioggia lo spett. continua nella sala chiusa.

GIARDINO PUBBLICO. 20.30 (si ripete il I tempo): «I valorosi», technicolor, con Van Johnson, Walter Pidgeon e Louis Calhern.

GINNASTICA. 20.45 (si ripete il I tempo): «Anna», passionale e umano, con Silvana Mangano, Raf Vallone e Vittorio Gassman.

MARCONI. 16.30 (estivo 20.30): «La trovatella di Milano», con Massimo Serato, Franca Marzi, Otello Toso e Luisa Boni. Successo.

PARADISO. 20.15 (cassa 19.30): «Il figlio conteso», commovente capolavoro, con Yvonne Mitchell.

PARCO DELLE ROSE. 2 spettacoli 20.15 e 22: «Contrabbando a Tangeri». Grandioso avventuroso technicolor Paramount. Schermo panoramico.

PONZIANA. 20.15: «Forte Algeri», avventuroso technicolor Dear, con Yvonne De Carlo.

ROIANO. Due spettacoli, ore 20.15 e 22 (cassa 19.45): «Il grido del sangue». Commovente capolavoro in technicolor con la piccola Mandy e Mai Zetterling.

SCOGLIETTO. 20.30: «Io ti salverò», commovente capolavoro, con Ingrid Bergman e Gregory Peck.

SERVOLA. (Cassa 20). «L'eroe sono io». Lux.

STADIO. 20.30: «L'angelo bianco» indimenticabile capolavoro, con Amedeo Nazzari e Yvonne Sanson.

VALMAURA. 20.15: «Rapsodia in blu». Capolavoro, con R. Alda e Alex Smith.

CASTELLO S. GIUSTO. Bastione Fiorito. Dancing dalle ore 21.

PICCOLO MONDO (viale Miramare 69). Dancing, orchestra Willy Mauriello. Servizio buffet. Posteggio interno gratuito.

Orario delle ferrovie

PARTENZE

Ora	Destinazione
3.35 A	per Venezia (2.a cl.)
4.10 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
5.25 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
5.32 A	per Poggioreale Campagna (2.a cl.)
6.00 R	per Venezia - Milano (1.a cl.)
6.20 D	per Venezia - Roma - Torino - Zurigo (1.a e 2.a cl.)
6.30 A	per Udine (2.a cl.)
6.58 A	per Poggioreale Campagna (1.a e 2.a cl.)
7.15 A	per Monfalcone (2.a cl. - non si effettua alla domenica)
7.25 A	per Monfalcone (2.a cl. - si effettua dal 28 giugno al 9 settembre)
8.20 DD	per Udine - Tarvisio 1.a e 2.a cl.)
8.30 DD	per Venezia - Roma - Milano - Parigi (1.a e 2.a cl.)
8.43 D	per Udine - Tarvisio - Vienna - Monaco (1.a e 2.a cl.)
8.48 D	per Poggioreale Campagna - Lubiana (1.a e 2.a cl.)
9.45 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
10.10 A	per Venezia (1.a e 2.a cl.)
12.20 D	per Udine (1.a e 2.a cl.)
12.35 A	per Udine (2.a cl.)
13.30 A	per Venezia (2.a cl.)
13.45 A	per Poggioreale Campagna (2.a cl.)
14.06 DD	per Venezia - Roma - Parigi - Calais (1.a e 2.a cl. - in 2.a cl. solo con biglietto internazionale)
14.25 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
15.48 DD	per Fiume - Lubiana - Belgrado - Istanbul - Atene (1.a e 2.a cl.)
15.56 D	per Venezia - Bari - Milano (1.a e 2.a cl.) - carrozza diretta per Milano dal 24 giugno al 16 settembre)
16.15 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
16.47 A	per Venezia (1.a e 2.a cl.)
17.38 A	per Udine (2.a cl.)
17.50 A	per Lubiana (1.a e 2.a classe)
18.33 A	per Portogruaro (1.a e 2.a cl.)
19.07 D	per Udine - Tarvisio - Vienna - Monaco (1.a e 2.a cl.)
19.27 A	per Cervignano (2.a cl.)
19.52 A	per Udine (2.a cl.)
20.05 A	per Poggioreale Campagna (2.a cl.)
20.55 DD	per Venezia - Milano - Ventimiglia (1.a e 2.a cl.)
21.50 A	per Udine (1.a e 2.a cl.)
22.05 DD	per Roma (1.a e 2.a cl.)
23.35 D	per Fiume - Lubiana - Zagabria - Budapest (1.a e 2.a cl.)

ARRIVI

Ora	Provenienza
0.10 DD	da Zurigo - Roma - Torino - Venezia
0.15 D	da Udine (si effettua dal 29 giugno al 9 settembre nei soli giorni di domenica e festivi)
1.05 D	da Udine
5.30 D	da Budapest - Zagabria - Fiume-Poggioreale Campagna (da Budapest nei giorni di martedì, giovedì e sabato)
6.20 A	da Cervignano
7.06 A	da Poggioreale
7.26 A	da Udine
7.32 A	da Portogruaro
7.40 DD	da Torino - Milano
8.15 A	da Udine
8.25 DD	da Roma
8.32 D	da Udine
9.24 A	da Udine
9.40 D	da Ventimiglia - Torino - Venezia
9.48 D	da Monaco - Vienna - Tarvisio - Udine
11.35 A	da Lubiana - Poggioreale
11.50 D	da Udine
13.30 DD	da Istanbul - Atene - Belgrado - Lubiana - Fiume
13.57 A	da Bari - Roma - Milano - Venezia
15.10 A	da Udine
15.24 DD	da Calais - Parigi - Roma - Venezia
17.00 A	da Udine
17.18 A	da Poggioreale
17.44 DD	da Tarvisio - Udine
18.10 A	da Monfalcone (non si effettua la domenica)
19.02 A	da Portogruaro
19.10 R	da Venezia
19.35 A	da Udine
19.42 R	da Milano
20.02 D	da Lubiana - Poggioreale
21.15 A	da Udine
21.26 DD	da Parigi - Milano - Roma - Venezia
21.45 A	da Poggioreale
23.25 D	da Monaco - Vienna - Tarvisio - Udine
23.50 A	da Venezia

OPINIONI DI TECNICI SU UN DIBATTUTO TEMA

LO SCALO AEREO DI RONCHI IN UN'INTERESSANTE TESI DI LAUREA

Le condizioni meteorologiche sono determinanti per la scelta della zona - L'esame critico degli altri progetti esistenti

(«Giornalfoto»)

Il plastico del suggestivo progetto di aerostazione: i fabbricati viaggiatori da una parte e quelli destinati ai servizi dall'altra, con una indovinata soluzione per la torre di controllo; il tutto in sobrietà di stile e spiccato gusto moderno

Le ultime notizie di fonte ufficiale che siano giunte fino a oggi a portare qualche luce sul problema dello aeroporto triestino sembrano confermare l'intenzione del Ministero dell'Aeronautica di rivolgere la propria attenzione verso la zona ronchigiana, dove dovrebbe sorgere un aeroscalo civile non inferiore alla classe contrassegnata a norma delle disposizioni internazionali con la lettera «E» e precisamente con la pista lunga 1400 metri.

Mentre la situazione è ancora ferma a questo punto, ci sembra intanto interessante riportare delle accurate e attentissime osservazioni tecniche raccolte dal concittadino ingegnere Mario Finozzi per la tesi della sua laurea recentemente conseguita presso la nostra Università. Il progetto presentato dal Finozzi riguarda una zona finora scarsamente interessata per l'eventuale destinazione dell'aeroporto, quella che, contraddistinta con la sigla Ronchi-Sud, si estende in sostanza tra l'ansa del canale del Brancolo e la congiungente San Canziano d'Isonzo - Bistrigna - Monfalcone. Il progetto in sè potrà quindi anche avere un interesse puramente tecnico e non incidere direttamente su quelle che saranno le concrete realizzazioni aeroportuali nella regione; ma la relazione che lo accompagna si presenta arricchita di osservazioni e di rilievi critici che investono tutta la complicata vicenda delle iniziative aeroportuali locali e che permettono pertanto di dare a tutta la questione una veste di stretta competenza al di sopra, cioè, di qualsiasi presunzione polemica.

Stante la determinazione ministeriale di assegnare a Trieste, nell'ambito della costruenda nuova rete aeroportuale italiana, uno scalo di terza categoria, valido per il traffico internazionale europeo e per quello nazionale, il Finozzi comincia con lo esaminare l'idoneità dei vari sedimi in altra sede proposti, ad ospitare un aeroporto civile di proporzioni e attrezzature adatte per tali servizi. In previsione degli sviluppi che potranno avere i traffici con i paesi d'oltre cortina al tempo in cui la rete aeroportuale nazionale sarà stata completata, e cioè tra una decina d'anni, e in considerazione della necessità di dare uno scalo alternativo allo aeroporto intercontinentale già in costruzione in prossimità di Mestre egli sostiene la opportunità di dare a Trieste uno scalo che possa ottenere dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile la classificazione «C», con una pista di 2150 metri dotata di attrezzature per il volo strumentale e suscettibile di allungamento, per fare fronte alle eventuali maggiori esigenze degli aeroplani del futuro.

Una prima considerazione per la scelta del sedime è la distanza dall'abitato: Prosecco ha il vantaggio di trovarsi a 15 chilometri, contro i 30 di Ronchi, ma «nella valutazione della distanza — si legge nella tesi del Finozzi — non bisogna riferirsi alla lunghezza lineare in sè, bensì al tempo di percorrenza che è influenzato dalla facilità e rapidità dei collegamenti e dal volume del traffico». E con il completamento dei lavori sulla litoranea e meglio ancora con il prolungamento dell'autostrada per Venezia, si può ritenere che il tempo necessario per raggiungere da Trieste la zona di Ronchi non sarà superiore ai 20-25 minuti. Del resto la distanza di Ronchi appare del medesimo ordine di grandezza di quelle che separano altri grandi aeroporti dai rispettivi centri cittadini, come Idlewild, a 21 chilometri da New York, Heathrow a 30 chilometri da Londra, Ezeira, a 24 chilometri da Buenos Aires, e Fiumicino, in fase di costruzione a 30 chilometri da Roma.

Ma al fine della scelta della località «unico elemento determinante è quello delle condizioni metereologiche, specie per quanto riguarda il regime dei venti. La bora — prosegue la tesi del Finozzi — è un vento freddo di caduta che sull'altipiano mantiene andamento piuttosto regolare e che trova condizioni favorevoli precipitando verso il mare, per assumere le note caratteristiche di vorticosità e turbolenza. La turbolenza, specialmente a bassa quota, è accompagnata da correnti discendenti a carattere intermittente, che possono essere pericolose alla navigazione aerea, specie per i velivoli in fase di atterraggio o decollo.

«Al di fuori dei rilievi carsici la bora diminuisce di intensità e la turbolenza, la cui origine si deve ai rilievi stessi, si attenua sensibilmente tanto che essa risulta nella zona di Ronchi un vento abbastanza costante da Est-Nord-Est».

Il diagramma delle velocità e delle frequenze del vento dimostra comunque chiaramente la necessità che la pista principale sia orientata contro bora o tutt'al più spostata di pochi gradi da tale direzione.

Quest'osservazione, che può sembrar banale, acquista invece un peso determinante poichè sia l'aeroporto a due piste a suo tempo progettato nei pressi di Prosecco, sia l'aeroporto sul mare, avevano la pista principale orientata ad un angolo di non meno di 45 gradi con la direzione della bora; il che avveniva non certo per considerazioni antitetiche a quelle dell'ing. Finozzi, bensì per una effettiva impossibilità, dovuta alla configurazione del terreno, a disporle diversamente.

Questa disposizione angolata rispetto al vento dominante, poi, non comporta solo una generica difficoltà o pericolosità delle operazioni di atterramento e d'involo, ma si traduce direttamente in precisi termini numerici che hanno a un tempo significato tecnico e significato economico. L'I.C.A.O. raccomanda infatti per i vari tipi di pista un limite massimo per la componente trasversale del vento e stabilisce di conseguenza un «coefficiente di utilizzazione» di ogni pista inteso come numero percentuale delle ore dell'anno in cui la componente trasversale del vento si mantiene inferiore a quel determinato limite. Precisa ancora l'I.C.A.O. che il coefficiente di utilizzazione della pista principale non dovrebbe essere inferiore al 95 per cento.

Dall'esame delle rilevazioni anemometriche della zona il Finozzi ha calcolato per le piste così inclinate un coefficiente del 92-93 per cento, mentre una pista in bora ne ha uno del 99.72 per cento. Per dare una idea delle implicanze economiche di questi numeri basti dire che un coefficiente del 92 per cento comporta la non utilizzazione della pista o la sua utilizzazione al di fuori dei limiti di sicurezza stabiliti in sede internazionale, per un numero di ore corrispondente a poco meno di un mese all'anno.

Venendo a considerare la situazione orografica relativa allo aeroporto di Prosecco, il Finozzi rileva come essa si discosti notevolmente dalle raccomandazioni I.C.A.O., per la presenza di rilievi nelle vicinanze dell'aeroporto sensibilmente superiori a quelli che, con regolamentazione piuttosto complessa e assai esigente, l'Organizzazione internazionale ha ritenuto di stabilire per assicurare la massima sicurezza delle fasi di volo in prossimità del terreno. Conclude il Finozzi, dunque, affermando che «la costruzione di un aeroporto di classe internazionale nelle immediate vicinanze di Trieste è un problema dal punto di vista aeronautico tecnicamente irrealizzabile» e che pertanto «bisogna sacrificare l'innegabile vantaggio della vicinanza rivolgendo le ricerche nella zona del basso Friuli. Tutte le altre soluzioni prospettate, quali la costruzione di una immensa diga per la pista di atterraggio sul mare, possono venir esaminate soltanto come curiosità di progetti suggestivi, ma dal punto di vista tecnico, note le condizioni del vento a bassa quota in quella zona, non possono nemmeno essere prese in considerazione».

La tesi dell'ing. Finozzi procede quindi ad alcuni rilievi sul ventilato ampliamento dell'esistente aeroporto di Ronchi. Egli osserva che un aeroporto civile su quel sedime non potrebbe risultare pienamente conforme alle norme I.C.A.O. in quanto le colline di Redipuglia e di Monte Sei Busi si elevano al di sopra dei limiti prescritti.

In base a tutte queste considerazioni il Finozzi ha scelto per il suo progetto d'aeroporto la zona di Ronchi-Sud. Il progetto in sè non tiene ovviamente conto degli ultimi indirizzi ministeriali, ma si svolge liberamente, prospettando un aeroporto della classe massima, interoceanico, con quattro piste, di cui la principale lunga 2550 metri e orientata pressochè esattamente in bora. La tesi precisa ancora che nella fase iniziale di costruzione si potrebbe costruire solo una pista limitata a 2150 metri, in modo da far rientrare l'aeroporto nella classe «C» e si porta poi ad una dettagliata descrizione delle attrezzature: sentieri luminosi per il volo notturno, fabbricati, piste di rullaggio, dotazioni radioelettriche.

(«Giornalfoto»)

Il varo di un'imbarcazione di 17 tonnellate conserva sempre un pittoresco fascino e più intima appare l'atmosfera in cui si svolge l'avvenimento. E' quanto si è rinnovato ieri al cantiere «Istriano» di San Sabba per il varo della «Nella» costruita dal cantiere Tomassini e Piccini, famoso per aver realizzato a Lussinpiccolo le più eleganti imbarcazioni a vela. Sarà dotata di un motore «Alfa Romeo» che potrà sviluppare una velocità di 10 nodi; la «Nella» è stata commissionata dalla Società per l'Incremento del Porto di Trieste e sarà adibita al servizio portuale in collegamento con le navi in rada e per gite turistiche. Gentile madrina è stata la signorina Nella Moscardini, figlia di uno dei titolari della società.

Il contributo dell'INPS
agli studi sulle assicurazioni sociali

L'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale ha pubblicato in questi giorni un'opera con la quale esso apporta un eccezionale contributo agli studi sulle assicurazioni sociali: gli Indici del primo trentennio di edizione della rivista «Previdenza Sociale». Per rendersi conto del valore di questi indici basti considerare la varietà e l'importanza degli avvenimenti di ogni genere — politici, economici, sociali — nonchè la profonda evoluzione del pensiero scientifico, verificatesi fra il 1925 ed il 1954. E basti tenere presente che alla rivista «Previdenza Sociale» hanno collaborato i più illustri studiosi e tecnici — italiani e stranieri

Gli Indici sono fondamentalmente divisi in tre sezioni: per autori, per materia e per paesi. La sezione per autori è divisa in due parti: «articoli e studi» e «opere recensite». La sezione per materia è ripartita in 67 voci, ciascuna delle quali è anch'essa suddivisa nelle parti: «articoli e studi» e «opere recensite». La sezione per paesi comprende 91 voci, suddivise in: «articoli e studi», «informazioni sociali» e «opere recensite». Dopo quanto suaccennato appare superfluo insistere sulla utilità estrema che questo volume degli Indici riveste, quale guida allo studio dell'evoluzione della previdenza sociale in Italia e nel mondo e dei suoi problemi. Il volume è in vendita al prezzo di lire 1500, da versarsi sul c/c postale numero 1/7570, intestato all'I.N.P.S. - Roma, ovvero presso la Cassa della Sede centrale o delle Sedi provinciali dell'I.N.P.S. medesimo. Esso viene inviato in omaggio a coloro che assumono l'abbonamento per il 1956 alla rivista «Previdenza Sociale», versando, con uno dei sistemi sopraindicati, lo importo di lire 3000.

Posti nei collegi dell'Opera per l'assistenza ai profughi

In esito al concorso bandito dall'Opera per l'Assistenza ai profughi giuliani e dalmati, per il conferimento di posti nei Collegi maschili e femminili, sono state accolte le domande dei seguenti minori frequentanti le scuole elementari e abitanti a Trieste:

Ammessi al Convitto friulano di Cividale: Beltramini Giovanni, Bettoso Rodolfo, Bullo Mario, Cisilin Sergio, Colocci Guido, Crisman Silvio, Degrassi Silvio, Delise Salvino, Denich Gianni, Depase Argeo, Doz Giuliano, Felluga Mario, Fiore Aldo, Giovannini Ferruccio, Liposek Euro, Malattia Doriano, Milcenich Fiorenzo, Paoluzzi Bruno, Radin Fiorenzo, Ruzzier Mario, Sau Olivo, Tanzi Aldo, Ulcigrai Bruno, Zacchigna Giorgio, Zucca Luciano

Ammesse alla Casa della bambina giuliana e dalmata di Roma: Carcich Luigina, D'Este Maria, Handl M. Angela, Lach Margherita, Lazzari Alma, Marinaz Maria, Menis Maria, Petronio Caterina, Pitacco Lucia, Sterzai Nevia, Sterzai Oliva, Tomizza Rosetta, Valente Alida, Vattovani Redenta, Viezzoli Ederina, Visintin Silvana, Troian M. Angela.

L'Opera si riserva infine di comunicare l'accoglimento o meno delle domande, entro il 1.o ottobre p. v. ai sottonotati minori: Maschi: Bandera Vittorio, Bartolich Fausto, Breccia Gianfranco, Cassio Bruno, Filistun Bruno, Marincich Paolo, Mauro Mariano, Menis Giovanni, Millo Livio, Paruta Mario, Pelin Fabio, Ramani Mario, Urlini Paolo, Vincenti Marino. Femmine: Bertoch Nadia, Loredan Graziella, Pugliese Giovanna, Rusconi Lidia, Rusconi Marina.

E' stato medicato alla CRI il cameriere Francesco Bramuso, di 29 anni, abitante in via Belpoggio 27, per una ferita di taglio al pollice destro, riportata spostando una stanga di ghiaccio.

SEGNALAZIONI

Il signor I. S. ci fa rilevare il disordine che regna nella circolazione veicolare lungo il tratto di viale XX Settembre che va dal Politeama Rossetti fino alla scalinata di via Bonomo. «Invece di circolare negli spazi laterali a loro riservato — dice il signor I. S. — i conducenti di veicoli di ogni tipo si portano volentieri e a volte di prepotenza, al centro del viale che è riservato ai pedoni; a volte vi si muovono anche a velocità elevata, usando il clacson senza modestia, per aprirsi il varco tra i passanti, i bambini, i ragazzi che giocano». Il signor I. S. chiede che si ponga termine a questa licenza; noi crediamo che abbia pienamente ragione di chiederlo.

Ancora una segnalazione sulle bubnuscite. Il problema è da lungo tempo dibattuto nella rubrica e sulle altre colonne del giornale; sono state elevate tutte le proteste, presentate tutte le proposte; e tutto è rimasto dov'era. Non speriamo che la segnalazione alla quale ci offre occasione il signor Giacomo Roselli possa portare alcuna novità in questo settore; ma siccome siamo convinti della giustezza della causa, riproponiamo ancora una volta il problema all'attenzione di chi di competenza. I dettagli sono quelli di sempre e non è necessario entrarvi; è il sistema che va riveduto, in attesa che la situazione edilizia si normalizzi e che il mercato possa assumere una configurazione più equilibrata.

Il signor Tito Perissini, non nuovo corrispondente di questa rubrica, ritorna su un argomento a lui caro: il limite di velocità sul tratto di costiera tra Barcola e il Bivio di Miramare, sul quale recentemente si è verificato un incidente mortale a causa di un investimento. Abbiamo già detto che cosa ne pensiamo: la strada in Italia ha bisogno di tutta una nuova regolamentazione, il limite di velocità dovrebbe avere il suo posto. Un limite minimo per le autostrade, un limite massimo per gli attraversamenti urbani. Ma non è possibile imporre un limite di velocità su un tratto di strada soltanto; ci vuole una legislazione su tutta la materia e se l'Italia, tra le sue innumerevoli virtù, non avesse anche quella di essere un po' il paese del «campa cavallo...», a quest'ora già lo avremmo. Il signor Perissini raccomanda ancora il livellamento del fondo stradale tra il bagno «Excelsior» e il capolinea del tram «6» a Barcola e su questo punto inviamo la segnalazione agli organi competenti.

Ho seguito, con una certa tristezza, la cronaca della poco naturale vita che si è voluta dare al nostro bel Castello di Miramare. Feste in riviera, balli a Miramare, protagonista la luce, foreste di fuoco fino all'alba, navi di fuoco, scenario da Kermesse. Ma la nave di fuoco, le fantasmagoriche luminarie della notte di Miramare e forse molti stanchi ospiti, che per tutta la notte hanno bruciato al sacro romantico fuoco nella cornice della nostra bella Miramare, giustamente sono impalliditi quando la meno infuocata ma pur luminosa alba ha illuminato senza tanto scalpore la suggestiva e solitaria spiaggia che triestini e turisti stranieri guardano e ammirano con un grande interrogativo, che fino a oggi non ha avuto ancora esauriente risposta, lasciando ad ognuno una delusione in cuore. Le spiagge di Miramare fino ad oggi sono state destinate ad essere godute da truppe straniere di occupazione, da pochi privilegiati, per quanto riguarda le merlature interne della cost. fra il Castello e Grignano, e dal Presidio Militare. Credo di interpretare l'opinione di molti quando affermo che ammirando la spiaggia che va dal bivio di Miramare alle cosiddette scuderie del Castello, un senso di perplessità coglie l'osservatore. Lo specchio d'acqua più bello che la nostra città può disporre a portata di mano rimane inutilizzato... perchè? Che conta allora quanto Madre Natura ci ha donato con generosa dovizia in bellezza nel nostro mare, nella nostra costa, nella nostra terra? Quali ostacoli burocratici si oppongono ad una realizzazione che sembrava già materialmente attuata? quali difficoltà insormontabili possono paralizzare e impedire che quanto Madre Natura ci ha offerto non rimanga allo stato naturale? o addirittura zona proibita? Se, la ragione, secondo quanto ho letto precedentemente nelle vostre colonne in merito a questo argomento, dovesse essere quel senso di «Superiore Rispetto» per la storia del Castello di Miramare e zone limitrofe. Non posso concepire i limiti cui giunge l'influenza di tanta grandiosità storica e non comprendo perchè nel Castello di San Giusto si possa organizzare dei balli e delle feste senza intaccare gli stessi valori contenuti nella materia e nella storia. E che dire di Roma?». E' un discorso un po' violento quello del lettore ma in un certo modo abbastanza saggio.

Ancora piazza Dalmazia. In via di massima il problema è stato risolto: esiste un preciso progetto sulla carta, di cui abbiamo già dato notizia in sede di cronaca; ma l'«affezionato lettore» che ora ci ha scritto non si è ritenuto soddisfatto e ha voluto presentarci una nuova proposta: «Siccome il massimo intralcio al traffico — dice — e il massimo disturbo alla circolazione dei pedoni proviene dalla tranvia di Opicina, non solo in piazza Dalmazia, ma anche nella successiva via Commerciale, meglio di tutto sarebbe di spostare il capolinea in piazza Scorcola». Questa faccenda meriterebbe un referendum cittadino; agli effetti del traffico è del tutto evidente la bontà della proposta, anche se le distanziate partenze della tranvia disturbano il traffico molto occasionalmente; ma i cittadini che ne sono abituali clienti potrebbero trovare da ridire sul prolungato percorso a piedi per raggiungere la stazione o il centro città da questa. Se qualcuno ha delle idee in merito e vuol dire la sua ci scriva, se ne può discutere, anche se non va dimenticato che un trasferimento della fermata di capolinea comporterebbe delle spese per l'azienda, per cui il giudizio popolare potrebbe non essere accolto con la facilità con cui il nostro lettore pensa.

Un gruppo di vedove di marittimi periti in azioni di guerra ha vissuto una giornata di dolente delusione: Sulla m/n «Africa» in questi giorni le Società di navigazione hanno voluto premiare i marittimi che hanno avuto la fortuna di salvare la vita e proseguire il loro lavoro, provvedendo tranquillamente a sè stessi e alle famiglie; ma nessuna medaglia hanno avuto i nostri figli in memoria dei loro padri. Nemmeno un ricordo per i morti; anche se i morti non possono più parlare, è sempre rimasto il pianto delle vedove e degli orfani da consolare». Da consolare e, se possibile, da lenire concretamente almeno sul piano economico; i morti si rispettano anche, e soprattutto, con le opere: hanno ragione, queste vedove, di essere addolorate e deluse.

Cordiale omaggio a Trieste di una personalità americana

Al Sindaco, ing. Bartoli, è pervenuta da parte del prof. Nicholas Nyaradi, presidente del Dipartimento economico dell'Università di Bradley, la seguente lettera:

«Mio caro dott. Bartoli, durante un giro assai movimentato in Europa, ho approfittato di un momento libero per dirle di nuovo quanto le sia grato per la splendida ospitalità che ha voluto riservarmi, durante la mia purtroppo breve visita alla sua grande città. Serbo un'assai grata impressione della grandissima energia e della ferma volontà dimostrata dai suoi concittadini, ricostruendo e sviluppando la loro città, malgrado le grandi difficoltà incontrate. Non appena sarò rientrato negli Stati Uniti, le scriverò di nuovo e spero sinceramente che la mia molto interessante visita alla sua città possa essere foriera di un'amicizia fervida e duratura fra noi».

Un giovane serbo, fuggito clandestinamente dal suo paese, si è costituito iersera ai Carabinieri di Valle San Bartolomeo. E' stato trattenuto per accertamenti.

Guido Fulignot negli S. U.

Il pittore concittadino Guido Fulignot continua ad affermarsi brillantemente negli Stati Uniti, tanto che ha dovuto ancora rimandare la sua visita a Trieste, dalla quale è lontano ormai da due anni. I giornali americani dànno spesso notizia della sua attività, sia che posino al suo «atelier» le personalità più in vista del continente, sia che egli presenti le sue opere alla televisione. Il ritratto che riproduciamo è una delle sue ultime opere (Fulignot si è affermato prevalentemente come ritrattista). Si tratta del Console onorario italiano di Huston, nel Texas, Bruno Bagnoli, un genovese assai noto negli Stati Uniti anche per la sua attività industriale.

MOSTRE D'ARTE

Personali di Nino Spagnoli a Pieve di Cadore e Cortina

Il Circolo di cultura Cadorino ha invitato lo scultore Nino Spagnoli ad allestire due mostre personali a Pieve di Cadore e successivamente a Cortina d'Ampezzo. Il giovane artista concittadino esporrà una ventina di sculture in pietra e bronzi. A metà agosto Nino Spagnoli sarà inoltre presente, con una decina di sculture, alla Mostra nazionale di Foggia.

NAVI IN PORTO

il giorno 26 luglio 1956

B. 5 «Hercules» (it.); B. 7 «Fertilia» (it.); B. 9 «Drava» (jug.); B. 16 «Ege» (tur.); B. 17 «Barletta» (it.); B. 20 «Esperia» (it.); B. 22 «Enri» (it.); B. 24 «Aristodimos» (gr.); B. 32 «Virginia» (gr.); B. 37 «I. Inglessis» (gr.); B. 38 «Adamsturm» (ge.); B. 39 «R. Parodi» (it.); B. 41 «Perla» (it.); B. 44 «Portorose» (it.); B. 45 «Tergeste» (it.); B. 46 «Phrygia» (br.); B. 47 «G. Borsi» (it.). P.to Lido: «Capo Faro» (it.). Ars. Lloyd: «Polifemo» (it.), «Pleiades» (it.). S. Sabba: «Lussino» (it.). Aquila: «San Tomè» (it.). S. Rocco: «A. Zotti» (it.).

MOVIMENTI

26 luglio: «Portorose» da B. 44 a mare; «Barletta» da B. 17 a mare; «Ege» da B. 16 a mare. 27 luglio: «Esperia» da B. 20 a mare; «Aristodimos» da B. 24 a mare; «G. Borsi» da B. 47 a mare; «R. Parodi» da B. 39 a B. 33.

ARRIVI

27 luglio: «P. Toscanelli» B. 35; «Alkia» B. 16 o 24; «Vildren» Aquila.

I PROVVEDIMENTI GOVERNATIVI PER LA ZONA DI TRIESTE

Lungo e incompiuto viaggio di alcuni disegni di legge

Attendono il perfezionamento parlamentare quattro progetti riguardanti la sistemazione e l'indennizzo degli esuli istriani

Ora che le Camere sono entrate in vacanza sarà opportuno esaminare la situazione legislativa dei provvedimenti riguardanti Trieste e di quelli riguardanti i profughi giuliani e dalmati. Il Governo ha preparato numerosi disegni di legge (altri ne sono stati proposti dai deputati); ma naturalmente in regime democratico il Governo non ha il diritto di decidere per conto suo. La presentazione di un disegno di legge non è che il primo passo, occorre poi l'approvazione sia della Camera dei deputati che del Senato.

Sappiamo che le inevitabili remore che derivano da questa procedura vengono prese a pretesto dai fautori dei regimi autoritari per criticare il sistema migliore perchè da un lato consente al Parlamento, che è in diretto contatto con le popolazioni e con gli ambienti interessati, di migliorare eventualmente le proposte governative, e dall'altro permette l'attuazione di leggi di iniziativa parlamentare, che altrimenti non esisterebbero. Tutto ciò per restare su un piano di considerazioni spicciole, senza voler tenere conto della funzione di controllo, di stimolo e di critica assolta dal Parlamento.

Per citare qualche esempio, la legge Bartole-Salizzoni è di iniziativa parlamentare (appunto dei due deputati democristiani che le hanno dato il nome); senza di esso il Governo avrebbe proceduto alla distribuzione proporzionale degli indennizzi ai profughi, con grave danno per i piccoli e medi proprietari. Ed ancora: senza lo stimolo parlamentare, la legge elettorale politica non sarebbe stata estesa al territorio triestino.

* * *

In questi ultimi mesi, tre importantissime leggi riguardanti Trieste sono state approvate da entrambi i rami della Camera, entrando quindi in vigore. 1) La legge sulla «riserva del quinto» delle forniture statali per le piccole imprese artigiane. 2) La legge elettorale politica che prevede l'elezione di quattro deputati ad opera dei triestini, che avranno così finalmente i loro rappresentanti a Montecitorio. 3) La legge che fissa la circoscrizione della Corte d'Appello di Trieste, restituendo alla giurisdizione triestina i Tribunali di Gorizia, di Udine, di Monfalcone e di Tolmezzo.

Di tutti e tre questi provvedimenti si è abbondantemente parlato al momento della loro approvazione.

Passiamo ora in rassegna le proposte ed i disegni di legge il cui «iter legislativo» non è ancora concluso. Possiamo dividerli in due categorie: quelli che riguardano i profughi e quelli che riguardano Trieste.

1) *La legge Bartole - Salizzoni sugli indennizzi a proprietari di beni nei territori passati alla Jugoslavia.* In una forma un po' diversa da quella originaria (che era avversata dal Sottosegretario al Tesoro Arcaini), la legge è stata approvata dalla Camera dei deputati, nonostante numerose resistenze. Non entreremo ulteriormente nei dettagli tecnici di questa legge, il cui scopo era uno solo: indennizzare con particolare riguardo i profughi più bisognosi. Ci limiteremo a ricordare che in base a questa legge, i profughi che hanno perduto beni il cui valore attuale sarebbe di quattro milioni, riceveranno due milioni e ottocentomila lire; quello i cui beni varrebbero 10 milioni, ne riceveranno sette; quelli i cui beni varrebbero 25 milioni, ne riceveranno 13; quelli i cui beni varrebbero 50 milioni, ne riceveranno 23; quelli i cui beni varrebbero 100 milioni, ne riceveranno 43. Infine quei profughi che hanno abbandonato beni di valore superiore ai cento milioni, riceveranno 43 milioni immediatamente, più un acconto del cinque per cento sul numero di milioni superiore a cento, e una divisione proporzionale di quello che resterà. I danneggiati (se così possiamo dire) rispetto alla divisione proporzionale sono soltanto una trentina, e non individui singoli bensì grandi società per le quali gli impianti abbandonati non erano che filiali. In effetti, come era logico, le resistenze a questa legge vengono dalle organizzazioni industriali.

Dopo l'approvazione della Camera la legge è passata al Senato, che l'ha esaminata con ogni scrupolo anche sotto gli aspetti giuridici e costituzionali.

La Commissione Finanze e Tesoro ha avuto il parere favorevole da parte della Commissione dell'Industria e degli Esteri, ma proprio quando stava per deliberare sono venute le vacanze. Il relatore Tomè rendendosi conto dell'urgenza per i profughi dell'inizio dei pagamenti, ha chiesto che la Commissione venga convocata in via straordinaria nel periodo delle vacanze. Si può quindi prevedere che tra un mese e mezzo o due il Tesoro potrà iniziare i pagamenti, senza bisogno di ulteriori formalità. Infatti la valutazione dei beni è già stata effettuata, e la legge ha anche molto semplificato le modalità di pagamento.

2) *Finanziamenti ai profughi giuliani e dalmati per il reimpianto ed il perfezionamento delle attività lavorative già esercitate nei territori abbandonati.* Si tratta di una legge di iniziativa governativa, il cui fine è chiaramente indicato dall'intestazione. Però i rappresentanti stessi dei profughi hanno chiesto che siano apportati alcuni mutamenti, estendendone gli effetti ai commercianti (invece che ai soli artigiani) e facilitandone l'applicazione. Per questa ragione il suo esame è stato ritardato. I senatori stanno elaborando il nuovo testo, che dovrebbe accontentare i direttamente interessati. Se ne occupa il sen. Tomè, relatore della legge davanti alla Commissione Finanze e Tesoro.

3) *Equiparazione dei profughi ai mutilati ed invalidi per quanto riguarda l'obbligo di tutte le ditte ed aziende di assumere alle proprie dipendenze.* Anche questa legge è di iniziativa governativa; anzi, non è stata ancora presentata all'approvazione delle due Camere, perchè il Ministero degli Interni si è trovato di fronte a delle difficoltà di applicazione, per cui ha richiesto di rivederne il testo prima che esso sia approvato. Sullo stesso argomento della sistemazione al lavoro dei profughi esiste anche una proposta di legge dell'on. Colitto, che suggerisce invece un criterio differente: lo obbligo per tutte le amministrazioni statali di riservare un certo numero di posti per i profughi giuliani e dalmati in tutti i concorsi che saranno indetti. La proposta precisa il numero e la qualità dei posti, ecc. Essa era stata assegnata all'esame della prima commissione di Montecitorio, relatore l'on. Tozzi-Condivi; ma essendosi annunciato il disegno di legge del Governo, l'esame ne era stato arrestato. E' evidente infatti che l'un sistema di avviamento al lavoro esclude l'altro. Non si può ancora prevedere in che senso si orienteranno le due Camere.

4) *Nuovi termini per la concessione dell'assegno di previdenza ai pensionati di guerra profughi optanti o provenienti dalla Zona B.* Si tratta di una proposta di legge che gli onorevoli Chiaramello, Simonini e Ceccherini, assegnata all'esame della Commissione Finanze e Tesoro di Montecitorio. La sua approvazione dovrebbe essere sicura. Il suo scopo è chiaramente indicato dalla breve relazione che la accompagna: «I pensionati di guerra profughi optanti o provenienti dalla Zona B dell'ex Territorio libero di Trieste, non hanno potuto richiedere lo assegno di previdenza nei termini previsti dalla legge. Si ritiene pertanto, che in deroga al terzo comma dell'articolo 43 della legge 10 agosto 1950, n. 648, che la decorrenza dell'assegno abbia luogo dalla data della legge, anzichè «dal primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda».

I VERSAMENTI IN DINARI DOPO LE VENDITE DEI BENI

ANTICIPI AI PROFUGHI sulle somme del conto speciale

Uno dei grossi problemi interessanti i profughi dell'ex Zona B è quello degli importi di dinari versati, prima del trasferimento, in conto speciale nella Banca nazionale jugoslava in conformità alle disposizioni dell'art. 8 del Memorandum d'intesa. Migliaia di connazionali hanno depositato il ricavato della vendita dei loro beni per una somma totale che si aggira sui sei-settecento milioni di dinari. L'esodo è ormai terminato, fatta eccezione per l'afflusso modesto ma ancora costante di «clandestini», ma fino ad oggi non è stata raggiunta fra i due Governi alcuna formula intesa sulla regolazione dei rapporti economico-finanziari contemplati dall'art. 8 e pertanto i versamenti, con grave disagio dei titolari, sono sempre bloccati nella Banca jugoslava.

Il C.L.N. dell'Istria e la Consulta dei Comuni istriani, preoccupati di tale situazione ed interpretando il legittimo desiderio dei profughi, hanno da molti mesi iniziato e sviluppato un'azione presso la Presidenza del Consiglio, il Ministero degli Esteri e il Ministero del Tesoro, intervenendo ripetutamente con rapporti circostanziati e delegazioni, per far ottenere agli interessati dei congrui anticipi in lire sui dinari versati in conto speciale. Questi interventi, l'ultimo dei quali si è avuto recentemente, stanno per dare finalmente i loro frutti. Si è infatti appreso che il Ministero del Tesoro accettando i suggerimenti del CLN e della Consulta e riconoscendo lo stato di grave disagio in cui versano migliaia di profughi privi di denaro e di mezzi, ha espresso il parere favorevole alla concessione di anticipi in misura non superiore al 50 per cento sulle somme versate in conto speciale, e che l'operazione dovrebbe svolgersi quanto prima.

La decisione corona più di un anno di lavoro e di costante interessamento sulla questione del CLN dell'Istria e della Consulta.

IL PICCOLO

è in vendita a Milano alle ore 11 nelle seguenti rivendite:

ALGANI - Piazza dell Scala
LEONARDI - Galleria P... Settentrionali
STEFFENINI - Galleria Port... Settentrionali
CASIROLI - Corso Vitt. Em. II
LIBRERIA CENTRALE - Via T. Grossi 4
S.A.F. - Stazione Centrale.

CRONACHE SPORTIVE

SORPRENDENTE EPILOGO DELLA ST. ETIENNE-LIONE

Gli specialisti del cronometro battuti dallo spagnolo Bover

Il belga Adriaenssens ad un secondo dal vincitore - Bauvin rosicchia altri due minuti a Walkowiak e pone la sua candidatura al successo finale

Ordine d'arrivo

1) BOVER (Spagna) alla media di km. 40,953	1.46'57"
2) Adriaenssens (Bel.)	1.46'58"
3) Le Ber (Ovest)	1.47'58"
4) Ockers (Bel.)	1.48'50"
5) Bauvin (Fr.)	1.49'34"
6) Gaul (Luss.)	1.49'36"
7) Hassenforder (Ov.)	1.49'38"
8) Brankart (Bel.)	1.49'45"
9) Mirando (S. - E.)	1.50'00"
10) Lauredi (S. E.)	1.50'02"
11) Bahamontes (Sp.)	1.50'10"
12) Forestier (Fr.)	1.50'18"
13) Janssens (Bel.)	1'50'25"
13) Lena (S. E.)	1.50'25"
15) De Smet (Bel.)	1.50'29"
16) Defilippis (It.)	1.50'38"
18) Baffi (It.)	1'50'55"
23) Padovan (It.)	1.51'17"
24) Walkowiak (NEC)	1.51'35"
26) Fornara (It.)	1.51'43"
27) Coletto (It.)	1.51'54"
33) Nencini (It.)	1.52'23"
56) Monti (It.)	1.54'54"
72) Giudici (It.)	1.56'57"
75) Fantini (It)	1.57'59"
86) Conterno (It.)	2.01'13"

Lione, 26

L'attacco alla Maglia gialla da parte di Bauvin è continuato anche oggi nella tappa a cronometro. Questa sera il nazionale francese è soltanto a 1'25" da Walkowiak e non sembra affatto un distacco incolmabile, anche se mancano soltanto due tappe alla fine. Se la sorpresa della giornata è stato lo spagnolo Bover che ha sbaragliato tutto il campo segnando il miglior tempo assoluto, non va sottovalutata la prova del belga Adriaenssens il quale, oltre a realizzare un tempo superiore di Bover di un solo secondo, si trova in

Classifica generale

1) WALKOWIAK (N. E. C.) in ore	107.18'27"
2) Bauvin (Fr.)	a 1'25"
3) Adriaenssens (Bel.)	a 3'07"
4) Bahamontes (Sp.)	a 10'14"
5) Wagtmans (Ol.)	a 10'56"
6) Defilippis (It.)	a 10'59"
7) Lauredi (S.E.)	a 14'01"
8) Ockers (Bel.)	a 17'26"
9) Privat (Fr.)	a 22'22"
10) Barbosa (Luss.)	a 26'37"
11) Voorting (Ol.)	a 27'50"
12) Forestier (Fr.)	a 30'49"
13) Gaul (Luss.)	a 31'37"
14) Robinson (Luss.)	a 32'24"
15) De Groot (Ol.)	a 38'03"
22) Monti (It.)	a 56'21"
23) Nencini (It.)	a 57'53"
24) Fornara (It.)	a 59'21"

26) Padovan, 27) Coletto, 41) Conterno, 42) Giudici, 48) Fantini, 58) Baffi (It.).

classifica generale al terzo posto, a 3'07" dal leader». Ora bisognerà vedere nelle due tappe che restano prima di completare questo 43.o Tour, quale squadra, o la francese o la belga, produrrà il maggior sforzo per aiutare i loro due migliori uomini. Oggi Walkowiak ha regolato la sua corsa unicamente su Bauvin, il quale già alla partenza aveva detto di non sperare in un clamoroso recupero nella tappa odierna. Perciò, ancora una volta, diremo che la posizione di Walkowiak diventa sempre più malferma.

Gli italiani, purtroppo, non hanno reso quanto ci si augurava. Ma se andiamo a leggere il bollettino medico sulle loro condizioni di salute, ci renderemo conto con quale spirito hanno portato a termine la corsa a cronometro. Defilippis risente ancora delle contusioni riportate ieri nella caduta, Fornara soffre da parecchi giorni di gravi disturbi intestinali e perciò manca di quella necessaria potenza. Gli altri, chi più chi meno, risentono delle fatiche passate e sono al di sotto di peso. In definitiva un quadro poco confortante, specie se si considera che la prova di oggi era individuale, quindi senza possibilità alcuna di ricevere un aiuto diretto da un compagno.

In più va aggiunto che Defilippis ha forato all'altezza del 27.o chilometro, metre era in piena azione.

Ecco i passaggi a metà corsa dei corridori italiani: Defilippis: a 1'51" da Bover; Baffi: a 2'24"; Padovan: a 3'16"; Fornara: a 1'46"; Coletto: a 2'35"; Nencini: a 2'29"; Monti: a 3'38"; Giudici: a 6'19"; Fantini: a 6'; Conterno: a 8'06".

Classifica a squadre

1) BELGIO in ore	319.42'20"
2) ITALIA	320.47'46"
3) Olanda	320.52'54"
4) Francia	321.04'31"
5) Ovest	321.35'36"
6) S. E.	322.38'14"
7) Spagna	322.45'16"
8) Lussemburgo	322.52'11"
9) N. E. C.	323.33'26"
10) S. O.	324.21'48"

Formata una squadra studentesca di base-ball

La direzione del Circolo Studenti Italiani informa tutti i soci e simpatizzanti che è stata costituita in seno alla sezione sportiva del Circolo stesso una squadra di base-ball. La suddetta squadra, che è stata iscritta al prossimo campionato di propaganda, effettuerà un primo incontro amichevole con la forte compagine dei Wolves, domani sabato alle ore 16 sul campo di Villa Opicina.

QUANDO LA BORSA E' LA VITA

NELLO BARBADORO PUGILATORE CORSARO

A Grosseto s'è preso il titolo e a Civita Castellana andrà a difenderlo

Il campione d'Italia dei pesi piuma Nello Barbadoro metterà in palio il titolo il 18 agosto prossimo a Civita Castellana contro il pari peso laziale Sergio Caprari sfidante ufficiale designato dalla Federazione. Ieri ci siamo trovati in Municipio per tutt'altre faccende che una intervista sportiva ma incontrando il campione d'Italia nelle quotidiane vesti di usciere del Comune ne abbiamo approfittato per sentire cosa c'è di nuovo su questo importante combattimento che il nostro Nello si appresta a sostenere.

Prima domanda quella di rito e cioè come va la preparazione. «Non c'è male — ha detto Nello — fa un po' caldo ma non mi da molto fastidio e tutto procede bene. Ho iniziato la preparazione una quindicina di giorni fa e proprio in questo periodo la sto spingendo a fondo. Sveglia alle 6, un'ora di «footing» sui campi erbosi di Monte Mario, nei pressi di casa mia, poi una buona colazione e di corsa in ufficio al Comune dove resto sino alle ore 14. Pranzo, un po' di riposo e alle 19 in palestra dove lavoro sino alle 21. Cultura fisica, salto della corda, sacco, lavoro sull'uomo, in tutto una diecina di riprese e qualche volta dodici. Per il lavoro sull'uomo mi valgo della preziosa collaborazione di Sanna, Semeraro, Pravisani e Vecchiato. Se non succede nulla di straordinario conto di essere pronto per la fine della prossima settimana. Da allora basterà un lavoro leggero per mantenere la forma».

— «Cosa ne pensi del tuo prossimo avversario?» — «Caprari è un ottimo pugile. L'ho visto combattere a Trieste da dilettante in occasione dei campionati italiani del 1952 e da professionista un paio di volte alla televisione. Una volta contro il francese Vangi ultimo mio avversario che ho battuto a Venezia una ventina di giorni fa. Caprari è come me un mancino che spesso però usa combattere in guardia normale. E' molto veloce e non ha che ventiquattro anni. Ha una buona carriera dilettantistica che gli ha fruttato un secondo posto ai campionati europei di Milano nel '51 e un altro secondo posto alle Olimpiadi di Helsinky del '52. Professionista dalla fine del '52, Caprari ha disputato una trentina di combattimenti e salvo errori non è ancora stato battuto».

Barbadoro in allenamento col compagno di scuderia Pravisani

Azzardiamo una domanda: — «Credi di farcela?». — «Guai se così non fosse» — ci risponde subito Barbadoro che continua: «Se un pugile va sul ring non convinto di vincere è meglio che stia a casa. Che poi il quadrato di combattimento possa riservare delle spiacevoli sorprese questo è un altro discorso e fa parte della dura legge del ring. Ma ripeto, sul ring bisogna andarci convinti di vincere. Cosa che io ho sempre fatto. So che a Civita Castellana troverò un avversario molto agguerrito, nove anni più giovane di me, ma ci sono abituato perchè combattimenti facili, nella mia carriera dilettantistica e da professionista, in tutto quasi duecento combattimenti, ne ho disputati pochi. Tutti i mei avversari mi hanno sempre dato da fare. Pare impossibile ma è così».

— Ancora una domanda: «Perchè hai accettato di mettere in palio il titolo a Civita Castellana paese natale di Caprari?». — «Non ho avuto molta facoltà di scelta. L'organizzazione del combattimento è andata all'asta. Trieste aveva poca voglia di concorrere. Nel corso dell'asta gli organizzatori di Civita Castellana mi hanno offerto una borsa ragionevole. L'ho accettata per evitare di andare a finire peggio perchè le aste spesse volte riservano amare sorprese. Ne ho visto una fra Giannelli e Belardinelli per il titolo italiano dei pesi mosca concludersi con una borsa globale di centocinquantamila lire».

— «Un'ultima domanda. Quale è stato il combattimento più duro e la vittoria più bella della tua carriera da professionista?» — «Il più duro incontro quello con il marocchino Abd El Krim a Tunisi nel '54 contro il quale dopo aver vinto mi sono visto rifilare un pareggio e mi hanno detto che non mi lamentassi perchè era andata bene così. La vittoria più bella, quando ho riconquistato il titolo nazionale battendo Polidori in casa sua a Grosseto, cosa che nessun pugile sino allora era stato capace di fare».

Camillo Cardo

UN TURNO ACCESO DEL CAMPIONATO DI HOCKEY

Al verdetto di Modena-Lazio sono legate le sorti del Monza

Il Marzotto vuol mettere un freno al volo del Pirelli

Con la seconda giornata del girone discendente ritornano sulla scena le formazioni in lotta per il primato, dopo una settimana di assenza, mentre prendono temporaneamente congedo, ritirandosi dietro le quinte, squadre che ormai si battono soltanto per onore della bandiera al centro della classifica. Triestina e Novara osserveranno il turno di riposo e potranno così meditare sui loro problemi — posto che abbiano dei problemi da risolvere o da pensarci sopra — dopo i risultati negativi conseguiti in queste ultime settimane; Amatori Modena e Monza invece reciteranno una parte di primattori in questa decima giornata che pone al centro dell'attenzione il confronto che si svolgerà all'ombra della Ghirlandina.

I capolista del Monza porteranno sabato sera a termine un... proficuo allenamento; avranno da vedersela col Ferroviario, che ha trovato la sua ancora di salvezza nelle rinunciatarie Edera e Forza Costanza Brescia, e mettere in forse il risultato di Monza equivarrebbe a un sovvertimento di tutti i canoni della logica. Calendario facile, quindi, per il Monza e quota 16 raggiunta ancor prima di scendere in pista: si può perciò già parlare di ottavo successo consecutivo da parte degli aspiranti al titolo? Non ci sono dubbi. Incerto è invece il risultato di Modena, ove la Lazio, vittoriosa nell'andata, restituirà la visita al quintetto modenese.

Su Amatori Modena-Lazio sono puntati tutti gli sguardi non solo degli appassionati dell'hockey, ma pure dei tecnici (che, da questa partita, si attendono grandi cose) oltrechè dal Monza, che vedrebbe con... piacere un risultato di parità. Il responso di Modena sarà indicativo per entrambe le contendenti, le sole rimaste a insidiare il Monza dopo le due consecutive battute a vuoto dei campioni d'Italia della Triestina. Sarà la Lazio la squadra privilegiata oppure l'Amatori Modena? Il fattore campo dovrebbe avere un peso determinante, come pure non va scordato che una delle linee attaccanti più in vista (quella modenese) avrà da superare una difesa (quella laziale) che gioca col fiato in sospeso per le prodezze (non... richieste, in quanto poco positive!) del suo estremo difensore. E poichè il rovescio della medaglia, indica nella difesa dei modenesi e nell'attacco dei laziali reparti che conoscono il loro mestiere, la partita di Modena non può uscire dai binari dell'incertezza e dell'equilibrio in sede di previsioni.

Il programma

SERIE A

Monza - Ferroviario
Amatori Modena - Lazio
Marzotto - Pirelli
Riposano: Triestina e Novara.

SERIE B

H .C. Brescia - Assi Firenze
Pistoia - Hockeisti Triestini
Alessandria - Crad Monf.
Riposano: Lodi e Fortitudo Bologna.

Amatori Modena-Lazio è all'apice dell'interesse, Marzotto-Pirelli va considerata quasi sullo stesso piano, anche se in questo secondo caso la classifica non ha da chiedere nulla alle due squadre. A Valdagno saranno di fronte i... giustizieri della Triestina: milanesi e veneti, nello spazio di quindici giorni hanno tolto ai campioni d'Italia ben tre punti, facendo naufragare le già tenui speranze degli alabardati di conservare lo scudetto tricolore. Marzotto e Pirelli sabato scorso hanno fatto parlare di se con le loro imprese; il Pirelli, poi, tiene cartello da tre settimane. A chi andrà la palma del miglior «movimentatore» del campionato? Lo scontro diretto sarà un giudice inappellabile.

La pista triestina di viale Miramare rimarrà sabato sera vuota. E' la seconda volta (e non sarà l'ultima) in questa stagione che il pubblico triestino — chiamiamo in causa naturalmente i «patiti» dell'hockey — potrà passare il sabato sera altrove. E, a dirla francamente, questo riposo dispiacerà solo a pochi, quella minoranza magari che non si stanca mai di affermare che l'hockey a Trieste ha le quotazioni in netto regresso. Da troppe parti si mormora che l'hockey triestino è in «ribasso»: ma è proprio giusto sentenziare in questo modo? E se poi la «vox populi» avesse fatto centro, perchè non si fa un esame di coscienza per individuare le responsabilità? Sul banco degli accusati dovrebbero forse stare gli accusatori.

B. L.

Per l'incontro con la Francia

Tre atleti giuliani nella nazionale juniores

Roma, 26

La Presidenza Federale della FIDAL sentito il parere del C. T. N. comunica di aver così formato la «Squadra Giovanile» che incontrerà la similare di Francia ad Aosta il 12 agosto.

M. 100, 200 e 4x100: Aiello Belardi (Udinese), Berruti (Lancia), Cazzola (Marzotto), Fossati (Comense), Galbiati (A.A.A. Genova), Marcora (Gallaratese), Sergiam (Atletica Bra); M. 400: Fattorini e Fossati (Comense); M. 800: X, X; M. 1.500: Cobbe (Lav. Terni), Silvagni (S. S. Lazio); M. 3.000: Conti L. (Pro Victoria), Romeo (Polimeni R. Calabria); M. 110 ost.: Mazza (La Fenice), Zamboni (Virtus Bologna); M. 400 ost.: Massacesi (Assi Giglio Rosso), Monego (Coin); Alto: Cordovani (Atl. Marzoli), Spinucci (Stamura); Lungo: Mersini (Ginn. Triestina), X; Triplo: Cavalli (A.A.A. Roma), Masuelli (A.A.A. Genova); Asta: X, X; Peso: Marinai (Atletica Cus Pisa), Monti (Club Atletico Faenza); Disco: Gregorig (Goriziana), X; Giavellotto: Bonaiuto (Edera Forlì), Lievore (Fiamme d'Oro Padova); Martello: Bordino (Vitt. Alfieri Asti), Manfredini (Panaro).

La Presidenza Federale F.I.D.A.L. comunica altresì che si riserva di designare gli atleti mancanti dopo le prove di «selezione» che avranno luogo all'Arena di Milano giovedì 2 agosto.

La Presidenza Federale F.I.D.A.L. comunica infine, di avere deliberato di considerare «riserve ufficiali» della Squadra Giovanile e per le gare a fianco di ciascuno segnate, i sottoelencati atleti ai quali le Società di appartenenza dovranno assicurare continuità nella preparazione in modo da poter essere tempestivamente impiegati qualora se ne verificasse la necessità:

Battisti (ATA Battisti) 110 ost.; Bergigh (Shell Genova) 400 ost.; Biraghi (F. Liberi Monza) martello; Condi (Diana Pe) 400 ost.; De Bortoli (Atl. Belluno) disco; Fabbris (Lib. Vercelli) 3.000; Gatti (Corniglianese) triplo; Giordano (A.A.A. Roma) 100, 200; Lener (A. S. Roma) 3.000; Migliarini (Stud. Ancona) peso; Paccagnella (Cus Padova) giavellotto; Rodeghiero (Cral Bassano) disco; Severi (Virtus Bologna) 3.000; Tauro (Ga Treviso) 400; Trobbiani (Lib. Ascoli) alto; Vincenzi (Gallaratese) 400; Vorano (La Fenice) alto.

Atletica leggera

Il programma-orario dei campionati III serie

Il Comitato regionale della F. I. D. A. L., indice e l'A.S. Libertas organizza per domenica 29 luglio 1956, il Campionato regionale III serie maschile con il gruppo di gare A. Le gare in programma sono le seguenti: corse piane m. 200, 800, 5.000, 5.000 marcia, 400 ostacoli. Lanci: disco, martello, salti asta, e lungo, staff. 4x400. Le corse e i salti si svolgeranno allo Stadio di Valmaura, mentre i lanci si effettueranno sul campo di S. Luigi, dove atleti e accompagnatori potranno raggiungere, con l'autobus «25» in partenza per tempo per raggiungere in orario il campo di gara. Alla riunione possono partecipare tutti gli atleti tesserati III serie per il corrente anno.

A detta riunione potranno inoltre partecipare (fuori gara) atleti di 1.a e 2.a serie, che nelle corse dovranno gareggiare a parte. Verranno premiati, con medaglie, i primi sei atleti di ogni gara; medaglie offerte gentilmente dal Comitato regionale della Fidal. Le iscrizioni gratuite, dovranno pervenire alla Società organizzatrice via dell'Orologio n. 6 entro e non oltre le ore 20 di venerdì 27 corr. Non sono ammesse iscrizioni nè variazioni sul campo. Ciascun atleta potrà partecipare al massimo a 3 gare compresa staffetta.

L'orario delle gare: Stadio Valmaura: Ore 8.30: Ritrovo giurie e concorrenti; 9: marcia km. 5; 9.30: batterie staffetta 4x400; 9.30: salto con l'asta; 9.45: ostacoli m. 400 (batterie); 10: metri 200 (batterie); 10.15: metri 800 (batterie); 10.30: corsa piana m. 5.000 (finale); 10.30: salto in lungo; 11: finale m. 400 ostacoli, finale m. 800; 11.30: finale m. 200; 12: finale staffetta 4x400.

Campo di S. Luigi: ore 8.30: ritrovo giurie e concorrenti; 9: lancio del martello; 9.30: lancio del disco.

Sul circuito di Le Mans

L'inglese Hawthorne il più veloce sinora

Le Mans, 26

L'inglese Mike Hawthorne ha fatto registrare il miglior tempo nelle prove svoltesi questa notte sul circuito di Le Mans davanti a circa 40.000 spettatori. Le prove sono durate dalle 21 alle 2 di stamane. Hawthorne su una Jaguar 3 litri e mezzo ha coperto il giro in 4'23"7 alla media di 183.769. Nella graduatoria lo segue una altra Jaguar, quella di Fairman, con 4'26"3, media 181.974. Le Ferrari hanno compiuto soltanto un «galoppo» di assaggio.

Ecco i tempi delle altre categorie: dai 2 ai 3 litri: 1) De Portago (Ferrari) 4'43"1, media 171.175; 2) Trintignant (Ferrari) 4'51"8, media 166.061. Da 1500 a 2 litri: 1) Mayrat (Ferrari) 5'7"7, media 157.336; 2) Picard (Ferrari) 5'24"9, media 149.906. Da 1100 a 1500 cmc: 1) Maglioli (Porsche) 4'58", media 162.618; 2) Cornet (Maserati) 5'4", media 159.407. Da 750 a 1100 cmc: 1) Allisson (Lotus) 5'9"6, media 156.827. Da 500 a 750 cmc: 1) Hemard (Panhard) 5'51"5, media 138.062.

Come noto, il via alla corsa sarà dato sabato e proseguirà per 24 ore. Nelle prove di ieri sera si è verificato un incidente, fortunatamente senza conseguenze almeno per il pilota. La Jaguar dell'inglese Titterington è uscita di pista andando a finire in un fosso. Il pilota è uscito indenne, mentre la vettura ha riportato gravi danni, per cui è esclusa la sua partecipazione alla corsa.

AI GIOCHI OLIMPICI DI MELBOURNE

Partecipazione al completo dello sport velico italiano

Il CONI rinvia la decisione sulla ginnastica maschile

Roma, 26

Si è riunita la Presidenza del CONI per continuare l'esame delle Federazioni nazionali sportive impegnate nella partecipazione ai Giochi olimpici di Melbourne. All'inizio della seduta sono stati ricevuti il dott. Croce, il dott. Bianchi e il conte di Gropello in rappresentanza dell'USVI. Essi hanno esposto la situazione ed i progressi della vela italiana dai Giochi di Helsinki ad oggi, prospettando l'opportunità di essere presenti a tutte le cinque regate nel programma olimpico. Dopo un esame di carattere tecnico, salvo a determinare la composizione degli equipaggi anche in base alle prossime prove di selezione, è stato affermato il principio della partecipazione completa della vela alle gare di Melbourne Successivamente, per la ginnastica, sono stati ricevuti il presidente della Federazione comm. Ginanni e il direttori tecnici prof. Cremi per la squadra femminile e sig. Corias per gli uomini.

Per quanto concerne il campo maschile, si è constatato che la situazione emersa in sede di consiglio nazionale del CONI non ha avuto ancora sostanziali mutamenti, pur notandosi un deciso risveglio nell'ambito dei giovani; comunque una decisione finale sarà presa dopo le prossime gare internazionali. Invece in campo femminile si sono conservate le premesse per la partecipazione della squadra al completo, anche in base al continuo miglioramento tecnico, sia individuale che collettivo. La definizione della squadra femminile avverrà dopo il termine degli attuali allenamenti in corso ad Uscio.

Infine, la Presidenza del CONI si è intrattenuta a lungo con il cav. Angelo Farina, presidente dell'UVI, il quale ha esposto l'inquadramento generale della partecipazione ai Giochi olimpici tanto su strada quanto su pista. La partecipazione avverrà naturalmente a ranghi completi, ma la scelta definitiva dei corridori dilettanti si effettuerà soltanto dopo lo svolgimento dei campionati del mondo. Il cav. Farina ha assicurato la Presidenza del CONI che il ciclismo italiano sente fortemente tutta l'importanza dei Giochi di Melbourne e farà ogni sforzo per mantenersi all'altezza delle tradizioni del passato, illustrando così ancora una volta il chiaro nome dello sport nazionale.

Dopo altri lavori di ordinaria amministrazione, la Presidenza del CONI ha portato nuovamente la sua attenzione sugli impianti olimpici per i Giochi di Roma del 1960 e precisamente sul campo di regata per il canottaggio e per la canoa. Tenuto conto degli impegni a suo tempo assunti dal CONI verso le autorità sportive internazionali e nazionali e considerato gli affidamenti espressi dalle autorità di Governo per l'esecuzione delle opere pubbliche occorrenti, la Presidenza ha riconfermato in maniera categorica la scelta del lago di Albano (Castelgandolfo), secondo la precedente delibera della Giunta esecutiva.

IL NUOTO TRIESTINO E I CAMPIONATI

Le classifiche segnalano una confortante ripresa

Il meccanismo dei campionati natatori di società ha già messo in movimento qualche migliaio di atleti, divisi nei vari gironi dei rispettivi campionati di appartenenza. Dopo i due concentramenti finora effettuati (peraltro non da tutte le società) sono state rese note le classifiche dei campionati di serie A maschile e femminile (e solo nel primo di essi è presente una società locale: l'Edera), nonchè quelle dei campionati di serie B maschile (riguardanti Triestina e Fiamma) e femminile (riguardanti Edera e Triestina).

Ecco i punteggi delle squadre classificate nella A mascile:

1. R. N. Napoli	18.254
2. Lazio	17.935
3. Fiat	17.753
4. Can. Napoli	17.407
5. Can. Milano	15.774,75
6. R. N. Milano	15.415
7. A. S. Roma	15.290,5
8. Mincio	14.943,5
9. N. C. Civit.	14.718
10. EDERA	14.484,75
11. C. S. I. Genoa	13.296,75
12. Florentia	12.861
13. Veneziana	12.669,75
14. R. N. Bologna	12.305
15. Vis Sauro	11.385,5
16. Chiavari	9.000,75

Punteggi medi B maschile:

1. TRIESTINA	9.347
2. Auditore	7.948,5
3. R. N. Torino	7.490
4. R. N. Trento	7.418
5. R. N. A. S.	7.416
6. Lib. R. A.	7.400,5
7. Taormina	7.182,16
8. FIAMMA	7.087,5
9. R. N. Cagliari	7.065,75
10. Ferrovieri	6.652,5
11. U. S.L. Terni	6.644,75
12. Bentegodi	5.510
13. C. U. S. Bari	5.352,5

Punteggi totali B femminili:

1. Alma J. M.	12.690
2. EDERA	11.394
3. TRIESTINA	9.612
4. Can. Lecco	9.565
5. Modenesi	8.125,5
6. R. N. V. L.	7.137
7. Veneziana	5.982
8. R. N. Bologna	4.693
9. Delfino	2.579
10. Primatesta	2.131
11. Bologna Nuoto	1.786

Come si vede, il nuoto triestino ha fornito finora chiari sintomi di risveglio. A parte la serie A femminile nella quale non figurano società locali, vi è da sottolineare il buon piazzamento dell'Edera nella serie A maschile, la posizione di preminenza della Triestina nella B maschile, con la Fiamma in ottima posizione; e ancora i posti d'onore occupati da Edera e Triestina nella B femminile. I primi segni della rinascita natatoria nella nostra città possono essere forniti proprio da queste confortanti classifiche, con la speranza che tecnici e atleti sappiano continuare sulla strada intrapresa.

I campionati sociali di nuoto dell'INPS

Oltre 500 spettatori hanno fatto ala in piscina ai campionati sociali di nuoto del Cral INPS svoltisi l'altra sera e organizzati impeccabilmente dallo sportivo Giordano Andri con la collaborazione dei locali dirigenti della F.I.N. Ecco i risultati:

M. 33 stile libero: 1.a batteria: Graziani 26", Marcuzzi 25"4, Facchini 28"6, Tarabocchia 29", Apollonio 29"2, Vici 29"8; 2.a batteria: Minca 22", Bartole 22"3, Velicogna 24", Mazzaroli 24"2, Caracciolo 30"4, Ancona 33"6; 3.a batteria: Boniccioli 22"8, Revolt 24"1, Fossalti 24"2, Bresci 25"2, Bubnich 25"4, Pecar 25"8. Finale: 1) Boniccioli 22"8, 2) Minca 23", 3) Bartole 24"2, 4) Revolt 24"6, 5) Velicogna 24"8, 6) Fossalti 25", 7) Mazzaroli 27"8.

Staffetta 4x33: 1) Fossatti, Audoli, Minca, Facchini 1'32"4; 2) Graziani, Andri, Perissutti, Muscillo 1'36"; 3) Bartole, Boniccioli, Bubnich, Nordio 1'41"2; 4) Tramontini Apollonio, Mazzaroli, Marcuzzi 1'41"4. Staffetta mista 3x33: 1) Marcuzzi, Velicogna, Mazzaroli in 1'21"2; 2) Bartole, Boniccioli, Bubnich 1'23"8; 3) Fossalti, Bresci, Minca 1'24"6.

Hanno quindi fatto seguito alcune gare fra figli di dipendenti dell'I.N.P.S. Ecco i risultati:

Metri 21 s. l. (anni 6-9) maschile: 1) Apollonio Giampiero 15"2, 2) Boniccioli Bruno 16", 3) Dessanti Paolo 18"; femminile: 1) Fossalti Patrizia 19", 2) Marcaria Viviana 25"2, 3) Vici Alida 30"8.

Metri 33 (anni 11.14) maschile: 1) Scotto Giuseppe 25"6, 2) Palci Gianfranco 29"2, 3) Perissutti Paolo 33"6, 4) Ancona Fabio 36"4, 5) Trani Luciano 37"1, 6) Luchini Enzo 38", 7) Trani Lorenzo 38"2; femminile: 1) Lauri Nivia 34"3, 2) Besenghi Alba 38"4, 3) Bubnich Flora 43"3.

Metri 33 (anni 17-20) maschile: 1) Albrizio Gabrile 21", 2) Dececco Luciano 27"4; femminile (a. 14-17): 1) Scotto Anna Maria 32"1, 2) Fischiovis Luciana 33"3, 3) Bresci Eva 34"2, 4) Besenghi Giulia 35"2, 5) Marcaria M. Grazia 36"1.

Cadono le speranze per Roma

La finale interzone della Davis a Perth

Roma, 26

Anche se le possibilità sono logicamente esigue, non del tutto tramontata è la eventualità che la finale di Coppa Davis, Italia-Stati Uniti, abbia luogo in Italia.

Già trattative erano state intraprese qualche mese addietro a Londra, ma ci si era urtati di fronte al desiderio americano di ospitare in una città statunitense l'incontro. Dopo la vittoria nella finale di zona europea, la Federazione italiana ha fatto presente, attraverso i suoi rappresentanti americani, il proprio punto di vista.

Una definizione delle trattative sarà possibile solo fra qualche giorno, ma si ha ragione di ritenere che non debba essere positiva. Più facilmente, la prima finale interzone seguirà il programma già stabilito dagli organizzatori australiani: a Perth, dal 6 all'8 dicembre.

Più facile del previsto la vittoria di Moore

Toronto, 26

L'avversario di Moore è risultato più facile del previsto. Il canadese Parker è stato presto alla mercè dell'anziano pugile, che rivendica il titolo di campione mondiale dei pesi massimi, ed a metà incontro è parso chiaro che Moore avrebbe fatto terminare l'incontro prima del limite. Erano trascorsi due minuti e due secondi dall'inizio della nona ripresa quando l'arbitro, Billy Burke, accordava a Moore la vittoria per fuori combattimento tecnico.

La vittoria di Moore era scontata — era partito favorito quattro a uno — ed il fatto che tutto sia andato secondo le previsioni lascia supporre che si concreteranno presto le trattative per un suo incontro con Floyd Patterson allo Yankee Stadium di New York il 18 settembre.

L'assemblea della Triestina

Lunedì 6 agosto, nella sala maggiore della Camera di commercio, via della Borsa 1, alle ore 20.30 in prima convocazione ed eventualmente alle ore 21 in seconda convocazione, si svolgerà l'assemblea straordinaria e ordinaria con il seguente ordine del giorno: 1) nomina del presidente, del segretario e di due scrutatori di assemblea; 2) modifiche allo statuto sociale; 3) relazione morale e finanziaria; 4) varie; 5 elezione del comitato elettorale; 6) eventuale elezione del collegio probiviri.

(Continua in 8.a pagina)

SERVIZI DALL'INTERNO E DALL'ESTERO

E' STATO INSEDIATO IL COMITATO DI ESPERTI

Stabilito il programma per l'attuazione del Piano Vanoni

L'edilizia, l'agricoltura e l'industria al centro dei primi provvedimenti
Riunito sotto la presidenza di Gronchi il Consiglio supremo di difesa

Roma, 26

La riunione del Consiglio supremo di difesa al Quirinale e la insediamento del Comitato dei ministri incaricati della attuazione del piano Vanoni, sono i due avvenimenti della giornata che rivestono maggiore interesse.

Il Consiglio supremo di difesa, riunito al Quirinale sotto la presidenza del Capo dello Stato, ha preso in esame i problemi politici e tecnici attinenti alla difesa nazionale in relazione anche ai recenti contatti avuti dal Ministro Taviani con i comandanti dello SHAPE a Parigi. Partecipavano alla riunione il Presidente del Consiglio, il Ministro degli Esteri, dell'Interno, della Difesa e gli altri membri di diritto del Consiglio supremo.

Il comitato insediato oggi avrà funzioni di elaborazione dei provvedimenti, di coordinamento e di controllo relativi all'attuazione del piano Vanoni funzionando con una segreteria permanente e con l'ausilio di un comitato di esperti. Come si sa il piano di sviluppo della produzione e del reddito mira all'assorbimento ed all'occupazione di quattro milioni di unità lavorative nei prossimi dieci anni, attraverso una politica di forti investimenti finanziari che dovrebbe rendere possibile con l'impiego di un'aliquota del reddito lordo nazionale, di cui si prevede un costante incremento. Il piano fa leva su tre settori propulsivi, e cioè quello dell'agricoltura, delle imprese di pubblica utilità e delle opere pubbliche, quello dell'edilizia per abitazioni e delle opere bonifiche, e, infine, quello delle industrie e delle attività terziarie.

L'assorbimento delle quattro milioni di unità lavorative previsto investe i settori accennati ma non l'agricoltura, per la quale il piano considera una diminuzione di mano d'opera resa possibile dal progresso tecnico e tale da impiegare una parte dei lavoratori di questo in altri settori produttivi. Uno dei settori nei quali si pensa di fare maggiormente leva è quello delle fonti energetiche e soprattutto della energia elettrica, in quanto i programmi già studiati prevedono la copertura prossima del fabbisogno nazionale.

Per quanto concerne le opere pubbliche, particolare cura verrà dedicata alla valutazione del loro carattere produttivo, mentre un rilievo di primo piano assume il problema della qualificazione professionale della mano d'opera, giacchè, è noto quale grave strozzatura porti nella nostra economia la insufficiente qualificazione. In questo quadro di attuazione del programma stralcio, sarà anche considerata l'attività della cassa del Mezzogiorno.

Alla riunione al Viminale presieduta da Segni con l'intervento straordinario del Vicepresidente del Consiglio Saragat, che per motivi di salute non fa parte, partecipavano i Ministri Zoli, Medici, Cortese, Colombo, Vigorelli e Campilli. Era presente, inoltre, il Sottosegretario al Bilancio on. Ferrari Agradi.

Nella riunione è stato rilevato dal Presidente del Consiglio che più che di stralcio si tratta dell'attuazione vera e propria della prima fase del piano d'incremento produttivo e dell'occupazione da attuarsi in quattro anni.

Il comitato procederà anzitutto ad un esame di quanto è stato fatto negli ultimi due anni per ciascun settore e di quanto occorre fare per fronteggiare le necessità di ulteriore sviluppo e per accrescere il volume degli investimenti produttivi. Dopo questo primo accertamento verrà tracciato un quadro generale, in quanto ciascuno dei provvedimenti che verranno studiati deve tener conto dei riflessi che si verificheranno negli altri settori economici.

Infine si procederà all'accertamento delle fonti di finanziamento, rappresentate dall'afflusso di capitale straniero, dallo sviluppo del gettito delle entrate e dall'apporto dell'iniziativa privata. Per quanto concerne le entrate statali verrà calcolata una previsione la più vicina possibile alla realtà effettiva, calcolando la misura dell'incremento delle entrate e il normale andamento del gettito tributario derivante dallo accrescimento del reddito e dall'applicazione della legge di perequazione tributaria.

Nello stesso tempo si mirerà a contenere al minimo gli oneri gravanti sull'erario e si dovrà dare anche il massimo impulso all'iniziativa privata, studiando le forme opportune di intervento di alcuni enti parastatali diretti a favorire il finanziamento delle iniziative.

Infine, raccolti tutti questi elementi, lo Stato dovrà stabilire la quota di maggiori entrate da destinare alla progressiva riduzione del disavanzo di bilancio, quota che per i prossimi 4 anni dovrebbe essere di 50 miliardi all'anno. Nello stesso tempo lo Stato studierà la ripartizione dei fondi disponibili al di fuori di tale aliquota, per la ripartizione fra i vari settori produttivi a seconda delle esigenze e con la prospettiva di un aumento graduale degli investimenti nel corso dell'attuazione del piano.

Alla fine della riunione il Sottosegretario al Bilancio on. Ferrari Agradi ha fatto alcune dichiarazioni ai giornalisti.

Dopo aver reso noto che all'inizio della riunione il Presidente del Consiglio aveva ricordato ai convenuti le premesse del Piano Vanoni e gli obiettivi che esso persegue, lo on. Ferrari Aggradi ha comunicato che il comitato di Ministri si è preoccupato di conoscere gli elementi economici del paese allo scopo di svilupparli secondo gli orientamenti del Piano Vanoni. La conoscenza di questi elementi è stata facilitata dalla circostanza che proprio in questi giorni il Sottosegretario Ferrari Agradi ha completato il rapporto annuale da presentare all'OECE sugli sviluppi della economia italiana nell'ultimo anno finanziario.

IL CANALE DI SUEZ verrà nazionalizzato

Alessandria, 26

In un discorso politico, pronunciato in occasione del quarto anniversario della rivoluzione egiziana, Nasser ha dichiarato che l'Egito fu costretto a stipulare con l'Unione Sovietica l'accordo per la fornitura di armi dato che l'Inghilterra aveva rifiutato di vendere materiali militari all'Egitto ove il Governo del Cairo non avesse sottostato ad alcune condizioni. «Noi — ha sottolineato Nasser — concludemmo un accordo per la fornitura di armi con l'Unione Sovietica e non con la Cecoslovacchia. L'Unione Sovietica non pretese condizioni di sorta ma accettò di stipulare un contratto su basi puramente commerciali. Da parte occidentale si reagì malamente a tale accordo.

Nasser ha annunciato inoltre, che l'Egitto «nazionalizzerà» il canale di Suez e impiegherà il reddito della navigazione nel canale stesso per finanziare la costruzione della diga di Assan.

Il decreto — ha continuato Nasser — è già stato pubblicato sulla «Gazzetta ufficiale» ed è pertanto entrato in vigore. «Funzionari egiziani stanno assumendo il controllo della Compagnia del canale. Ci riprendiamo quello che era nostro perchè il canale fu scavato da lavoratori egiziani e con denaro egiziano.

PRIMI DATI DAGLI ELENCHI FORNITI DALL'«ITALIA»

Nomi umili e illustri fra i naufraghi della nave

I quadri dello stato maggiore dell'«Andrea Doria»

Roma, 26

Il salvataggio dei passeggeri del transatlantico italiano è stato organizzato e realizzato in piena notte e malgrado la fitta nebbia, in meno di cinque ore, dai numerosi mercantili e dalle altre unità accorsi sul posto. I 500 uomini dell'equipaggio hanno lasciato la nave solo dopo la partenza dell'ultimo passeggero, ma il comandante e undici uomini sono rimasti a bordo fino all'ultimo.

Fra i passeggeri dell'«Andrea Doria» c'erano le seguenti personalità: dott. Vittorio Bifulco, ispettore superiore del Ministero degli Esteri italiano, che viaggiava insieme alla famiglia; Richardson Dilwort, Sindaco di Filadelfia e consorte; Ruth Roman, attrice cinematografica, col figlio Richard Hall; Nora Kovacs ed il marito Istvan Rabovsky, ballerini, reduci dal Festival di balletti di Genova; Morris Novik, presidente della Stazione radio D 2 - O - V, di New York; Camillo Cianfarra, corrispondente dalla Spagna del «New York Times» con la moglie e due figli; il vice presidente della «Standard Oil» Stewart Coleman, con la moglie e due figlie.

A Genova s'erano imbarcati Franco e Giuliana Crespi. A Gibilterra era salita a bordo Betsy Drake, moglie dell'attore cinematografico Cary Grant.

A bordo erano imbarcate pure alcune centinaia di emigranti.

Ed ecco l'elenco dello stato maggiore dell'«Andrea Doria»: Calamai Pietro, comandante (Genova); Magagnini Osvaldo, comandante in seconda (Ancona); Oneto Luigi, 1.o ufficiale (Genova); *Hirn Carlo, 1.o ufficiale (Laurana)*; Franchini Curzio (Genova) e Badano Guido (Savona), secondi ufficiali; Donato Antonio (Genova) e Giannini Eugenio (Viareggio), terzi ufficiali; Conte Giovanni (Genova) e Maracci Mario (Lerici), allievi; Pirelli Giuliano (Roma).

Ufficiali di macchina: Chiappori Daloiso (Genova); *Grego Giovanni (Pola)*; Mondini Giuseppe (Trapani); Zaccaro Mario (Brindisi); Passaglia Luigi (Elba); Cordera Giovanni (Sampierdarena); Gallo Dario (Savona); Trevissoi Glauco (Savona); Mantero Oscar (Savona); Copp Luigi (Genova); Cama Emanuele (Messina); Vaolini Pasquale (Genova); Mazzotti Antonio (Barletta); Ravasio Natalino (Genova); Paino Biagio (Torre del Greco); Nelloni Otello (Verona); Colombo Mario (Galliate, Novara); Cogliolo Valerio (Sestri Levante); Mocca Giuseppe (Genova).

Commissari: Ingianni Francesco Maria (Mazzarra del Vallo); *Comici Antonio (Lussingrande); Benvenuto Adolfo (Trieste)*; Bapello Felice (Camogli); Bertini Emilio (Spezia).

Servizio sanitario: Tortori-Donato Bruno (Cascina); Giannini Renzo (Livorno); don Natta Sebastiano, cappellano (Cesio).

Marconisti: Guidi Francesco (Crema); Garrone Felice (Moncalieri, Torino); Bussi Carlo (Canelli); Ciarlatani Umberto (Grottamare).

LIEVI FATICHE AL SETTIMANALE APPUNTAMENTO DI «LASCIA O RADDOPPIA»

È arrivato allegro al traguardo il giovane padre di cinque bimbi

Una serata di fortuna riporta il popolare gioco televisivo entro le sue normali dimensioni
Tutti gli otto concorrenti superano la prova senza emozioni o alternative drammatiche

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Milano, 26

La giustificazione morale della beneficiata odierna a «Lascia o raddoppia» (tutti hanno raddoppiato e tutti hanno vinto, come giovedì scorso) è stata data da Mike Bongiorno nella breve frase conclusiva della trasmissione: «Anche questa volta possiamo chiudere la nostra trasmissione dicendo che nuovamente «Lascia o raddoppia» ha sistemato qualcuno e quando si compie un'opera buona soprattutto per una persona meritevole, non si può che ritornare a casa soddisfatti e contenti».

Si è cominciato con i serpenti velenosi, e la scienza che li studia — come ha puntualizzato subito l'unico debuttante della giornata, il vigile urbano milanese Filippo Sartirana — si chiama erpetologia. Se non sono velenosi il bravo «civich» se ne disinteressa, non fanno per lui. Ma quelli che iniettano, propinano e perfino sputano negli occhi delle vittime il liquido fatale sono i suoi prediletti. Sarebbe interessante sapere l'origine di questa passione. Forse i cinque anni che il giovane ha passato a disciplinare automobilisti e pedoni.

Questo ex prigioniero dalla Russia spera con l'aiuto della TV e della familiarità con più che seicento varietà di serpenti di guadagnare quanto basta per prepararsi ad un esame di laurea. Anche Adamo ed Eva devono ad un serpente se hanno gustato il frutto dell'albero della conoscenza. L'ofidio prediletto? Il serpente corallo, che con i suoi magnifici colori è il più bello. Cominciano le domande e così si viene a sapere che la naja tripudians si chiama anche cobra degli occhiali; che i denti veleniferi delle vipere nostrane convogliano il veleno nella ferita attraverso i canalicoli interni dei denti e non attraverso un solco; che il sullodato serpente corallo vive nell'America meridionale; che la vipera del corno è frequente sul Carso. Mike Bongiorno ha dato sotto sotto una lezioncina di pronuncia a Filippo Sartirana quando questo ha detto crotàlo e lui ha insistito su cròtalo senza lasciarsi intimidire.

Il chirurgo Fricelli ha faticato non poco a trovare in quale commedia pirandelliana si trova il brano: «Sarta fina, se lor signori lo vogliono sapere» e che il personaggio a cui si allude è Madama Pace. E' sembrato che tirasse a indovinare, ma quello che conta è il risultato. Prima di allontanarsi manda gli auguri al proprio figlioletto Stefano, che stasera compie un anno.

Segue quello che i giornali hanno poco rispettosamente definito il «Gigino nazionale», il cancelliere della pretura di Rialto Luigi De Mucci, che tanto ha impressionato il pubblico e l'inclita guarnigione con la fissità del suo sorriso beato, che — a dire il vero — oggi ha perso un po' della sua staticità ed è diventato più umano. Sarà stato l'effetto degli auguri con cui è stato onorato da taluni alti magistrati «anche della Cassazione». Ma oggi la trasmissione è cominciata con molti minuti di ritardo e bisogna stringere: lo lasciano a malapena ringraziare il collega e amico Antonio De Paolis, autore della poesia letta giovedì passato, e dire per sommi capi come è rientrato in possesso della valigia con i libri russi dimenticata nella furia di distribuire autografi agli ammiratori. Il figlio, un bel giovanottino di sedici anni, sceglie la busta della domanda, che anche oggi è stato davvero elementare: bisognava identificare da un brano di una novella caratteristica e conosciuta autore e titolo: Gogol: «Il cappotto». Non c'era neanche bisogno che portasse con sè quel nuovo amuleto costituito da un paio di corna di corallo, che ha voluto generosamente far toccare a tutti, dando nel contempo un ambo sicuro: 63 e 80. Nannetti Primo de Vulgari (è questo lo pseudonimo da lui usato una trentina d'anni fa quando scrisse — ed un editore napoletano glieli pubblicò — un bel mucchio di romanzi vagamente dannunziani) potrà presto pagare i debiti, che a suo dire ammontano a solo due milioni. Intanto un odontotecnico si è offerto di modellargli gratis una bella dentiera di cui ha veramente bisogno.

LASCIA O RADDOPPIA
Trentacinquesima puntata

1) *Filippo Sartirana*, Milano, vigile urbano; tema «erpetologia»; vince L. 320.000.

2) *Cosimo Fricelli*, Firenze, chirurgo; tema «teatro di prosa»; da quota 320.000 raddoppia e vince L. 640.000.

3) *Luigi De Mucci*, Venezia; cancelliere; tema «letteratura russa»; da quota 320 mila raddoppia e vince L. 640.000.

4) *Angela De Parde*, Milano, sarta; tema «musica leggera»; da quota 640.000 raddoppia e vince L. 1,280.000.

5) *Franco Betti*, Trigolo, bracciante; tema «cinofilia»; da quota 640.000 raddoppia e vince L. 1,280.000.

6) *Umberto Ferrero*, Volpiano, operaio; tema «letteratura italiana»; da quota 1,280.000 raddoppia e vince L. 2,560.000.

7) *Dante Bianchi*, Torino, agente pubblicitario; da quota 1,280.000 raddoppia e vince L. 2,560.000.

8) *Claudio Moraldi*, Roma, impiegato; tema «impressionisti francesi»; da quota 2,560.000 raddoppia e vince L. 5,120.000.

Anche oggi Angela De Parde si è mostrata molto giudiziosa (ma quale sartina non lo è?): si è detta molto contenta di aver ricevuto una bellissima macchina da cucire a motore. «Così posso fare più pantaloni», dice. Non lo ha detto ma si sa che durante la settimana è stat. contesa dai più noti autori di canzoni che hanno a Milano il loro quartier generale nella Galleria del Corso. Ha avuto in dono a dozzine dischi e raccolte di canzoni di successo e c'è qualcuno in via Tarabella che afferma l'esistenza di un misterioso personaggio il quale starebbe aiutando la ragazza a tutto spiano nel metterla a punto con i suoi studi sulla musica leggera moderna. Non ci voleva molto però a dire per L. 1,280.000 che Redi e Olivieri hanno creato la musica di «Eulalia Torricelli», quella di Forlì.

Il bracciante Franco Betti, con la pelle abbronzata e con l'animo disteso (ha approfittato di una licenza concessagli dal «suo» ingegnere per ritornare in campagna) dice che quella cuccioletta avuta in regalo giovedì ed alla quale è stato messo il nome di «Raddoppia» si è dimostrata una canina abbastanza in gamba, ma che la gattina di casa le ha graffiato il musetto. E dopo aver detto «in generale io amo tutte le bestie», si avvia in cabina per rispondere alla domanda relativamente più difficile della serata: quale dei due tipi di cani — il pastore maremmano e il pastore bergamasco — presenta fin dalla nascita uno sperone, o quinto dito, sugli arti posteriori. Subito viene la risposta: il bergamasco. E Mike, che si ricorda della brutta storia di speroni che ha fatto cascare il naturalista Luigi Scanagatta, dà in una risatina di soddisfazione. Un milione e duecentottantamila lire: non ho mai avuto una cifra così, dice trepidante l'uomo di Trigolo. E tutti applaudono al presentatore quando lo invita a pensarci bene al raddoppio per tutta questa settimana e che se si ritirerà tutti saranno contenti lo stesso.

Il letteratino di Volpiano tra il serio e il faceto continua a dongiovannizzare, esordendo col dire che talune sue ammiratrici gli hanno trovato delle rassomiglianze anche con Marlon Brando, con Danny Kaye e — perchè no? — con Mike Bongiorno. Quest'ultimo per mettere subito le cose a posto e per chiarire l'inesistenza di ogni altra affinità ammette che «abbiamo tutti e due gli occhi chiari». Ma chi ferma più il nostro Umberto Ferrero? «Ho ricevuto proposte, dichiarazioni di affetto ecc. Ho già messo da parte qualcuna». Una signora gli ha anche offerto di essere il proprio segretario-letterato. Pare però che sia un po' anziana... L'amor proprio dei volpianini lo ha rivelato lo stesso Ferrero quando a nome degli ottomila abitanti della località ha protestato perchè questa viene definita un borgo, mentre si tratta di un paese, quasi una città. Intanto viene in scena Edy Campagnoli la quale pronuncia la sua decima frase da quando fa parte della famiglia di «Lascia o raddoppia»: «Sono anch'io — dice rivolta al giovinetto — una sua ammiratrice»; al che l'apprendista seduttore dice a Mike Bongiorno, presente la interessata: «Trovo tutto di bello nella Campagnoli». Speriamo che Giorgio Ghezzi non abbia sentito, o l'abbia interpretato benignamente.

Domanda piuttosto facile: «Alludendo a un poeta francese, che aveva accusato l'Italia di essere una terra di morti, Giuseppe Giusti si rivolge a un amico dicendo: Gino, eravamo grandi, e là non eran nati. Di chi si tratta?». Gino Capponi! Due milioni e mezzo sono guadagnati.

Neanche Dante Bianchi ha faticato gran che a raddoppiare, per quanto il quiz fosse alquanto più difficile: La squadra nazionale — che aveva esordito con la maglia bianca — vestì per la prima volta la maglia azzurra nella partita giocata all'Arena di Milano il 6 gennaio 1911 contro l'Ungheria, la quale ha vinto per uno a zero.

Fuori programma ha detto che non ha più le scarpe tanto lucide perchè la pubblicità fatta al lustrascarpe di Torino è stata tale da costringere i clienti a fare la fila in piazza Paleocapa dinanzi al banchetto di Antonio Bartolucci e quindi di aver dovuto rinunciare ai suoi servizi. Tra le tante lettere che il signor Bianchi ha ricevuto ce n'è anche una ventina in cui gli si offre qualunque prezzo per le sue scarpe, che sul mercato corrente devono valere più di una camicia di Garibaldi.

Ed ecco il finale, con papà Moraldi sorridente anche se dimagrito di una decina di chili. Chi sa perchè c'era della gente che offriva in dono un quartiere al forzuto Dossena, ballerino celibe, e nessuno che lo faccia per questo maritatissimo patriarcale trasteverino? Grandi sono i misteri d'Italia. Claudio Moraldi, da buon padre di famiglia, sa però che le avversità bisogna fronteggiarle risolutamente. Perciò raddoppia anche se il dott. Attanasio, il noto antiquario di Roma che doveva venire con lui in cabina come esperto, ha dovuto correre a Londra per partecipare ad un'asta importante. Bisogna essere allegri: in questo modo — ha detto Kafka — si toglie alla disperazione il terreno sotto i piedi. Ed entra da solo in cabina, ed ascolta il primo quesito, dopo avere ricordato ai propri bambini — i quattro più grandicelli che a Roma stanno a vedere sul teleschermo con il cuore in gola il proprio papà che si batte per dar loro un tetto ed un librettino di banca a ciascuno — che questa sera per loro sono arrivati tanti bei giocattoli qui alla TV, e che sarà tanto bello per lui portarli domani laggiù.

«Qual è l'autore del quadro «Natura morta» — legge Mike — che ora le faremo vedere in diapositiva?»

«Courbet». Ed il brav'uomo ride per la gioia e per l'emozione di aver superato il primo ostacolo. E' la prima volta — sottolinea il presentatore — che vedo un concorrente ai cinque milioni così allegro nella cabina.

Ma non è proprio allegria. è ridondanza di cuore, è l'espressione di una speranza che si materializza.

Seconda domanda: «Da Capri un pittore impressionista andò a Palermo e qui il 15 gennaio 1882, dopo che Wagner aveva terminato il «Parsifal», dipinse in una breve seduta un ritratto del compositore, che non volle accordargli più di venticinque minuti». Chi era questo pittore? Renoir.

Il trasteverino continua a sorridere: sa che la moglie dietro le quinte si strugge e che i bambini lo stanno guardando a tutt'occhi. Non bisogna fallire.

«Nel 1886, anno dell'ottava mostra degli impressionisti a Parigi — suona l'ultima e meno facile domanda — un mercante già noto come diffusore della scuola di Barbison, organizzò in America una grande mostra, che ebbe successo di critica e di vendite, benchè vi fossero inclusi anche quadri accademici. Due anni dopo, nel 1888, decise di aprire a New York, una filiale della sua galleria. Come si chiamava questo mercante?» Durand Riend.

Gioiosa la bella signora Clara, con in braccio la piccola Anita, accorre sul palcoscenico assieme agli amici romani e forse mai gaudio più schietto è stato condiviso dagli spettatori. Forse ha ragione la RAI: è meglio essere benefattori che carnefici.

G. M.

DOPO LA RIUNIONE INTERMINISTERIALE

Nessuna preoccupazione per il mercato oleario

Progressiva flessione dei prezzi verso la normalità

Roma, 26

Il CIR-Agricoltura si è riunito stamane sotto la presidenza del Ministro Colombo e con la partecipazione del Ministro Mattarella, del Sottosegretario Arcaini e di alti funzionari dei Ministeri dell'Agricoltura, Tesoro, Industria e Commercio estero, per esaminare la situazione del mercato oleario.

Gli intervenuti hanno preso atto che i dati relativi alle importazioni confermano che il mercato continua ad essere largamente approvvigionato e non sussiste alcuna preoccupazione per la saldatura sino al nuovo raccolto. I prezzi all'ingrosso, sia dell'olio di oliva che degli oli di seme, dopo le punte massime raggiunte nel febbraio scorso, hanno registrato una progressiva flessione tanto che per alcune qualità hanno nuovamente toccato livelli non distanti da quelli dell'agosto dello scorso anno. Permangono invece ancora alti i prezzi al dettaglio per i quali la flessione è stata sinora minore. Il CIR ha confermato che verrà continuata l'azione per favorire il ritorno a livelli più normali.

Per quanto riguarda l'azione futura, il CIR ha confermato i due obiettivi della normalizzazione dei prezzi sia all'ingrosso che al dettaglio e della continuità della difesa, in previsione del nuovo raccolto, di un livello adeguato dei prezzi dell'olio di oliva ai produttori.

Per l'importazione è stata riconfermata la disciplina dell'abbinamento con gli oli della gestione statale che continueranno ad essere venduti a listino.

Kardelj trascorrerà in Italia le sue vacanze

Belgrado, 26

Il vice Presidente del Consiglio jugoslavo Edvard Kardelj sarà in Italia nei primi giorni di agosto. La visita del collaboratore più diretto del maresciallo Tito per la politica estera, che è considerato anche il teorico più autorevole del regime jugoslavo, è di carattere privato, ma fonti solitamente bene informate non escludono che egli possa approfittare dell'occasione per avere contatti con esponenti del Governo italiano.

PROMEMORIA DI BONN per i piani di difesa

Bonn, 26

Il Governo tedesco ha chiesto la convocazione straordinaria del Consiglio dei Ministri dell'UEO per discutere una eventuale nuova impostazione dei piani strategici per la difesa dell'Europa. Un promemoria è stato consegnato dagli Ambasciatori a Londra, Parigi, Roma, Bruxelles, L'Aja e Lussemburgo.

Il testo del promemoria non è stato ancora pubblicato, ma si ha ragione di credere che, esprimendo le sue preoccupazioni per la riduzione dell'armamento convenzionale dell'Occidente a favore di quello atomico, il Governo di Bonn insiste sulla gravità di due conseguenze: la rottura dell'equilibrio militare in Europa a vantaggio del blocco orientale, e un rinvio sine die della soluzione del problema tedesco, considerato, fino a ieri, strettamente connesso alle questioni del disarmo. La Germania federale confermerebbe poi la sua volontà di partecipare a un accordo per il disarmo che fosse generale e controllato, ritenendo un «gioco pericoloso» il disarmo unilaterale. Il promemoria concluderebbe mettendo in guardia ancora una volta i paesi europei sulla possibilità che una concentrazione degli armamenti nel settore nucleare apra la via a piccole guerre di Corea sul continente, guerre che nessuna potenza atomica interverrebbe ad impedire proprio per timore di provocare un conflitto mondiale.

Secondo notizie pervenute a Bonn, quando ieri a Londra lo Ambasciatore von Herwarth ha annunciato alla Commissione permanente dell'UEO il passo tedesco, il rappresentante britannico si è affrettato a dichiarare che il suo Governo ritiene competente a trattare le questioni militari soltanto l'organizzazione del Patto atlantico.

MENTRE SI REVISIONA LA SCALA MOBILE

Per il prossimo bimestre aumentata la contingenza

Roma, 26

L'indice sindacale del costo della vita ha registrato per il bimestre maggio - giugno 1956 una variazione che comporta, per il prossimo bimestre agosto - settembre 1956, l'aumento di un punto dell'indennità di contingenza per il settore dell'industria.

Pertanto, in base agli accordi interconfederali sul funzionamento della scala mobile, ai dipendenti delle aziende industriali — uomini con oltre 20 anni di età — verrà corrisposto, a partire dal prossimo mese di agosto, il seguente aumento per ogni giornata lavorativa (salvo eventuali arrotondamenti): manovale comune lire 10; manovale specializzato lire 11; operaio qualificato lire 11.50; operaio specializzato lire 12.50; impiegato di terza categoria B lire 11.50; impiegato di 3.a categoria A lire 13.50; impiegato di 2.a categoria lire 18; impiegato di prima categoria lire 24.

Tali cifre si riferiscono al gruppo territoriale A, comprendente l'Italia Settentrionale, la Toscana e le provincie di Trieste, Roma e Napoli. Per il gruppo territoriale B, comprendente il resto della Penisola e le Isole, tutte le cifre sopra indicate devono intendersi ridotte del 20 per cento. Per le donne ed i minori di età, verranno applicate le riduzioni previste dagli stessi accordi interconfederali.

Si è svolta intanto oggi la prevista riunione per la revisione del congegno della scala mobile. Le parti, dopo aver preso atto della variazione di un punto nella contingenza per il bimestre agosto - settembre, hanno ravvisato la necessità che la commissione di esperti prosegua i suoi lavori di approfondimento degli aspetti tecnici dei problemi in esame. Le parti si riuniranno nuovamente in sede sindacale al termine dei lavori della commissione esperti.

Quindici milioni rubati a un editore

Milano, 26

La notte scorsa in piazza Cinque Giornate 10, una banda di audacissimi scassinatori è penetrata nella abitazione dell'ing. Giorgio Sisini, proprietario della «Igiesse», il grande complesso tipografico editoriale da cui esce — oltre ad altre numerose pubblicazioni — anche la notissima Settimana Enigmistica.

I ladri — che evidentemente avevano preparato il furto con minuziosa cura — si sono impadroniti di circa 15 milioni di lire in contanti e in titoli azionari, che erano custoditi in una cassaforte a muro.

Il colossale furto è stato denunciato stamane in Questura, dove sono stati immediatamente mobilitati gli esperti della squadra scientifica. Sembra infatti che i malviventi abbiano lasciato sul luogo della loro impresa alcuni strumenti da scasso, sui quali si spera di trovare qualche impronta digitale.

Il furto è avvenuto in assenza dei proprietari di casa (partiti alcuni giorni fa per la villeggiatura) e nessuno dei vicini ha potuto fornire qualche elemento utile alla Polizia, sicchè le prime indagini si sono trovate di fronte a molti lati oscuri.

Prima di andarsene i ladri hanno messo a soqquadro le altre camere, prelevando soprammobili d'argento ed oggetti preziosi per un valore non ancora precisato.

PREVISIONI DEL TEMPO

Sull'Italia le condizioni del tempo rimarranno buone. Il cielo si presenterà ovunque in prevalenza sereno, salvo temporanei aumenti di nuvolosità durante il pomeriggio sulle zone montuose. Foschie sulla Val Padana e le valli minori, specie nelle prime ore del mattino. Temperatura stazionaria o in lieve aumento.

Temperature minime e massime di ieri: Bolzano 12, 29.5; Trento 15.8, 31.5; Trieste 20.9, 28.3; Venezia 20.5, 27.6; Milano 20.6, 30.5; Torino 17, 29; Genova 19.7, 28.4; Bologna 17.4, 32; Firenze 17, 35; Pisa 16.6, 34.2; Ancona 22.5, 27; Perugia 19.6, 31.6; Pescara 18.2, 29.2; L'Aquila 15.7, 28.9; Roma 20, 34; Campobasso 17.8, 28.

CHINO ALESSI
Direttore responsabile
Edito dalla S. E. T.
Stab. Tip. Triest. - Via S. Pellico 8